Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015

29 984 Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 575

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG
Vastgesteld 8 januari 2014

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 5 november 2014 overleg gevoerd met Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu over het **spoor**.

(De volledige agenda is opgenomen aan het einde van het verslag.)

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Van Dekken

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Sneep

kst-29984-575
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2015

Voorzitter: Van Dekken
Griffier: Tijdink

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: Bashir, De Boer, Van Dekken, Hoogland, De Rouwe en Van Tongeren,

en Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu, die vergezeld is van enkele ambtenaren van haar ministerie.

Aanvang 14.02 uur.

De **voorzitter**: Welkom bij het algemeen overleg over spoor. Ik heet de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van harte welkom, evenals haar ambtelijke staf, de mensen op de publieke tribune en de mensen die via internet het debat volgen. In de eerste termijn hebben we een spreektijd van vijf minuten afgesproken, met twee interrupties. Daar zal ik de leden aan houden.
Ik geef het woord aan de heer Hoogland, die spreekt namens de Partij van de Arbeid. Nee, ik begrijp dat de heer De Rouwe begint. Dat is uitstekend.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Er staan veel brieven over doorlopende zaken op de agenda. Er zaten volgens mij geen heel grote nieuwe aankondigingen tussen. Desalniettemin is het goed om de brieven langs te gaan. Iedereen moet er maar iets van zijn gading uithalen. Dat doe ik dus ook.
Ik begin met de Lange Termijn Spooragenda (LTSA) en de hele organisatie daaromheen. De Staatssecretaris heeft de vele spoortafels, zowel regionaal als landelijk, in de steigers gezet. Wij zien dat die steigers er staan. De resultaten zullen de komende jaren te zien zijn en daar wil ik dus niet te veel aan afdoen. Ik heb wel een vraag over de investeringscommissie die ik ineens voorbij zag komen. Wat is dat nou voor geks? Waarom moeten wij een aparte commissie benoemen boven op de vele clubs die we al opgebouwd hebben? Ik begin een beetje kritisch te worden over de enorme brij aan clubs en organisaties die opgetuigd worden. Die krijgen ongetwijfeld ook weer vergoedingen. We hebben toch de MIRT-systematiek (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) om te bepalen waarin we investeren en op welke wijze? Kan de Staatssecretaris uitleggen waarom deze commissie een goed idee is en misschien de stelling ontkrachten dat deze overbodig is? Een degelijk ministerie moet dit toch zelf kunnen doen, ook qua capaciteit en kwaliteit? Is dat niet gewoon de corebusiness van haar eigen ambtenaren?
Ik ga door naar het noorden en de reistijdverbetering. De heer Hoogland en ondergetekende hebben in het verleden gevraagd of de reistijd iets korter kan worden dan in de jaren vijftig. Daar lijkt het naar uit te zien. Kan de Staatssecretaris de laatste stand van zaken weergeven? Volgens mij ziet het er dankzij NS, ProRail, de noordelijke provincies en het ministerie goed uit. Daarvoor mijn complimenten. Volgens mij moeten nog wel even de puntjes op de i gezet worden.
Ik kom op een onderwerp waarover we in het verleden heel veel hebben gesproken en waar de komende jaren een beetje rust in komt, namelijk het goederenvervoer in Oost-Nederland. Na alle onrust hierover is de conclusie in alle onderzoeken dat de groei voorlopig niet doorzet. Dat betekent dat de plannen misschien niet in de ijskast, maar wel in de koelkast komen. De hitte is ervanaf. Dat lijkt voor veel mensen goed, vooral voor de bewoners van gebieden die in het verleden zijn aangewezen als gebieden waar iets kon gebeuren. De bewoners langs de IJssellijn en de Twentelijn krijgen de komende jaren echter nog wel wat voor hun kiezen. Daarom blijft het CDA aandacht vragen voor de leefbaarheid, met name rondom deze trajecten, en voor mitigerende maatregelen. Wij begrijpen dat een groot besluit even uitgesteld moet

worden, maar in de tussentijd wordt er wel gewoon gereden. De onzekerheid blijft. Er zijn nog veel klachten over trillingen en geluid. Ik doe dus een nadrukkelijk beroep op de Staatssecretaris om door te gaan met maatregelen. Die blijven daar nodig, ook al gaat er misschien geen schop in de grond. Blijven de toegezegde financiële middelen voor dit gebied bestaan? Worden die de komende jaren ingezet om overlast te beperken?
Ik ga door naar een ander onderwerp, de hsl-vergoeding. We hebben daarover in het verleden heftige debatten gevoerd. NS moet de komende jaren een behoorlijk bedrag op tafel leggen voor de exclusiviteit op de hsl (hogesnelheidslijn). Het bevreemdt ons echter dat ProRail hierbij als incassobureau gaat werken. Daar maken we ons zorgen over. Er is een overeenkomst tussen de Staat en NS dat NS hiervoor geld betaalt en ProRail dat geld moet innen. Ik snap dit wel vanuit het oogpunt van de gebruikersvergoeding en vanuit de andere systematiek, maar ik zie ook een risico. De HSA (High Speed Alliance) is namelijk een dubieuze debiteur. Zij heeft in het verleden niet altijd voldaan aan haar verplichtingen. Wat gebeurt er als het ingeboekte bedrag – uit mijn hoofd gezegd gaat het om bijna 800 miljoen – de komende jaren om wat voor reden dan ook niet opgehaald kan worden? Moet ProRail dat dan ophoesten? Betaalt de Staat dat? Kan de Staatssecretaris duidelijk aangeven waarom ProRail dit moet doen? Hoe zit het met de risico's? Die risico's waren er in het verleden namelijk wel en ik kan me niet voorstellen dat die ineens van tafel zijn.
Ik sta heel graag nog even stil bij het goederenvervoer, met name bij het derde spoor. De komende jaren zal hierbij een grote spooropbreking plaatsvinden. Ik blijf mijzelf de vraag stellen of we het met Duitsland op orde hebben. Weten we precies wanneer en waar de overlast komt? Bij wie slaat die overlast neer? Hoe zit het met garanties voor omwonenden die de komende jaren tijdelijk te maken krijgen met extra overlast? Worden die mensen optimaal geïnformeerd?
In dit verband kom ik ook nog even op de chemische sector. Hoe zit het met de zekerheid voor bedrijven dat ze hun goederen kwijt kunnen? Bulkgoederen kun je even opslaan. Daar zie ik wel een oplossing voor. De chemische sector is echter strategisch van groot belang voor Nederland. Die is veel belangrijker dan de bulkgoederen uit China die wij alleen maar doorvoeren naar andere landen. Het CDA pleit ervoor om hier extra aandacht aan te besteden en een extra inspanning te plegen voor leveringszekerheid. Er moet meer duidelijkheid over komen.

De **voorzitter**: Ik neem aan dat ik nu wel het woord mag geven aan de heer Hoogland?

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Dat mocht net ook wel, maar de heer De Rouwe zat hier eerder, vandaar deze collegialiteit.
Zoals al eerder is gezegd, is dit een verzamel-AO. Ik begin met het goederenvervoer, met name de toename van het goederenvervoer door Brabant in de komende tijd. Die gaat natuurlijk samen met extra overlast. Wij wilden echter een derde spoor en dus is er een ombouwperiode. Dat is logisch. Wat gaat de Staatssecretaris doen voor de mensen in Den Bosch of Rosmalen? Dit heeft dan niet met het goederenvervoer te maken, maar deze mensen hebben wel last van treinen. De VVD heeft hier overigens al vragen over gesteld en die zijn beantwoord. Ik vraag de Staatssecretaris echter om nog nader in te gaan op de situatie in Den Bosch.

De heer **De Rouwe** (CDA): De heer Hoogland vraagt wat de Staatssecretaris eraan gaat doen, maar zij gaat er dus niks aan doen. Dat blijkt uit de antwoorden op de vragen van mevrouw De Boer. Als klap op de vuurpijl vraagt de heer Hoogland er nu ook aandacht voor. Het CDA heeft een paar maanden geleden een motie ingediend over Rosmalen en over deze

problematiek. Bijna iedereen in het parlement stemde voor, maar wie stemden tegen? De PvdA en de VVD.

De **voorzitter**: Dat is een conclusie, maar wat is uw vraag?

De heer **De Rouwe** (CDA): Zijn dit de warme woorden van een paar weken voor de verkiezingen of gaan we er in een VAO voor zorgen dat er echt aandacht voor is? Het stadium van gratis vragen of er aandacht voor is, zijn we volgens mij wel een beetje gepasseerd.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik weet waarop de heer De Rouwe doelt. In de motie van het CDA werd gevraagd om te kijken wat er aan de hand is in Rosmalen en om mitigerende maatregelen te nemen. Dat ging ons nogal ver, omdat er geen financiële dekking in de motie zat. Je kunt van tevoren ook niet voorzien wat er gemitigeerd moet worden. Er is één plaats uitgepikt waar mensen overlast ervaren, maar dat moet je eerst goed onderzoeken en kwantificeren. Ik vond het dus nogal snel gaan. In de motie werd nogal makkelijk gesteld: los dat even op. Het speelt echter op heel veel plekken. Dat weet de heer De Rouwe ook. Het speelde ook in de tijden dat het CDA dit land bestuurde. Het zijn dus geen zaken die je zomaar met een motie oplost. Daarom hebben wij tegengestemd.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik vind het allemaal prima. Ik snap ook wel dat de heer Hoogland zegt dat je dat niet zomaar even oplost. Dat is ook zo. Meerdere partijen hebben hier aandacht voor gevraagd, ook met een voorzichtige motie waarin werd gevraagd om de mitigerende maatregelen in kaart te brengen. Dan weet je namelijk ook wat het kost en waar je het vandaan moet halen. Maar zelfs tegen die voorzichtige motie zei de heer Hoogland nee. Nu komt het weer op het bordje. Ik zie met enige boosheid dat de PvdA en de VVD zich er een paar weken voor de verkiezingen weer druk om maken. Gaan we nu doorpakken en de Staatssecretaris vragen om mitigerende maatregelen te nemen of ten minste in kaart te brengen en die ons voor het einde van het jaar toe te sturen? Of gaat het er alleen om, om aandacht ervoor te vragen en is dat weer van de baan als de verkiezingen over drie weken geweest zijn? Het is mij echt te gemakkelijk om er alleen vragen over te stellen, hoe goed de intentie ook is, maar dan had ik ook graag drie maanden geleden steun willen hebben, en dan wil ik ook de komende drie maanden en de maanden na de verkiezingen steun hebben.

De **voorzitter**: Mijnheer De Rouwe, u praat over verkiezingen. Ik neem aan dat u doelt op de herindelingsverkiezingen en niet op de verkiezingen voor de provinciale staten. Die zijn namelijk over vier maanden.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat zijn ook heel mooie verkiezingen, voorzitter. Daar komen we vast nog wel over te spreken.

De **voorzitter**: Het is wel belangrijk voor de feiten in dit debat.

De heer **De Rouwe** (CDA): U hebt gelijk.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik kan niet anders dan eerlijk bekennen dat ik de problemen in Rosmalen niet zo helder op het netvlies had. Dat is pas sinds een paar weken zo, omdat er aandacht voor gevraagd is. Dat dit nu opkomt, komt dus doordat de mensen er aandacht voor gevraagd hebben. U noemt het een voorzichtige motie, maar het is nogal wat om te zeggen dat er gemitigeerd moet worden als er wel aan geluidsnormen en wettelijke regelgeving voldaan wordt. Dat werd in feite met die motie gevraagd en dat gaat ons in eerste instantie te ver. Ik laat het verder voor

mijn rekening dat we niet voor die motie gestemd hebben en voor uw rekening dat u zegt dat het om de verkiezingen gaat.
Het protocol dat ProRail hanteert om schade te bekijken en met name de relatie tussen schade en scheuren in woningen – dit speelt vooral in het oosten van het land – dateert uit 1998. Klopt dit? Als dat protocol zo oud is, is het dan niet tijd om het te vernieuwen? Werkt het goed of niet? Kan de Staatssecretaris hierin wat inzicht geven? Zo'n situatie kan namelijk vrij kafkaësk overkomen op het moment dat je je theekopje uit je handen voelt trillen, maar er niet te bewijzen valt dat er een relatie is tussen de schade aan je woning en de treinen die langs rijden. Het kan zijn dat dit niet te bewijzen is, maar het is wel aannemelijk. Kortom: hoe gaat ProRail daarmee om?
Verder vraag ik de Staatssecretaris om te reflecteren op het idee om zo veel mogelijk goederen overdag te vervoeren. In het oosten van het land maar ook in Brabant is er sprake van veel verstoring van de nachtrust. Kunnen die goederen niet wat meer overdag vervoerd worden?
De heer De Rouwe heeft al vragen gesteld over het derde spoor, dus die zal ik niet nog eens stellen.
We hebben een voortgangsrapportage ontvangen over de bereikbaarheid van Schiphol. Er wordt een aantal maatregelen genomen. De PvdA vraagt zich af welke acties ProRail en NS ondernemen om de capaciteit rond Schiphol op orde te brengen. Dit onderwerp staat nog open in het actieprogramma. Wat gaan ze doen?
De NS heeft de afgelopen zomer een proef gedaan met een garantie op een tijdige aankomst op Schiphol. Ik ben benieuwd wat deze proef heeft opgeleverd. Mensen moesten € 5 betalen en dan kwamen ze aan op de bestemming waar ze toch al heen wilden, op de tijd waarop ze er al toch al wilden zijn. Dat kostte € 5. Hoeveel mensen hebben meegedaan? Wat heeft het opgeleverd? Is er vaak een beroep gedaan op deze verzekering? Gaat de NS hiermee door of was het een eenmalig proefballonnetje?
Ik ben blij met de voortgangsrapportage over het winterweer. Ik hoop dat het deze winter net zo warm wordt als in deze nazomer, dan is de winterdienstregeling niet nodig.
Dan kom ik op de bedrijfsspooraansluitingen. Is het verstandig dat deze overgaan van NSS (NS Spooraansluitingen) naar de bedrijven zelf? Hoe kijkt de Staatssecretaris daartegen aan? Hoe zit het met de rol van DB Schenker Rail? Is er sprake van oneerlijke concurrentie of niet? Dit bedrijf is namelijk heel groot en een aantal andere vervoerders zijn heel klein. Hoe zit dat eigenlijk? Waarom is dat zo? Kan de Staatssecretaris daar eens op reflecteren?
Bij de HSL-Zuid is er sprake van een risicoprofiel van 38 miljoen euro. Hoe zit het met de duidelijkheid over dat risicoprofiel en de onzekerheid daaromheen?
Het uitvalspercentage van de treinen op de hsl is nog steeds te hoog. De punctualiteit wordt wel gehaald, maar er vallen nog steeds te veel treinen uit. Kortom: wanneer rijden ze wel? Daar laat ik het bij.

De **voorzitter**: Ik kijk even naar mevrouw De Boer. Hebt u een vraag voor de heer Hoogland?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Nee, maar ik kan niet wachten om te beginnen.

De **voorzitter**: O, dat was het! Soms is gebarentaal of lichaamstaal op verschillende manieren uit te leggen. Ik geef met groot genoegen het woord aan mevrouw De Boer.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Er staat een scala aan onderwerpen op de agenda. Ik begin met de herijking. Het is een goed uitgangspunt dat we binnen de herijking kijken naar het PHS (Programma Hoogfrequent Spoor), het goederenvervoer – onderdeel van het PHS en ontzettend

belangrijk – ERTMS (European Rail Traffic Management System) en de aanpak voor de veiligheid van overwegen. Over dat laatste onderwerp komen we volgens mij eind oktober of eind november nog te spreken.
In 2015 zal aan de goederentafels en aan de landsdelige ov-tafels worden gekeken naar de prioritering van concrete projecten. De VVD-fractie vraagt hierbij ook de nodige aandacht voor goederenvervoer. Hiermee verdienen we namelijk geld dat we weer kunnen uitgeven aan andere zaken.
Tot 2022 zitten we met een best ingewikkeld probleem, namelijk de aanleg van het derde spoor van de Betuweroute. In het belang van de economie willen we het goederenvervoer faciliteren. Dit is namelijk belangrijk voor de havens van Nederland, voor de Nederlandse industrie, waaronder de chemie, en voor het verdienmodel van Nederland. Dit brengt echter gevolgen mee voor de omwonenden. Uit de vele reacties van de omwonenden proef ik dat er best begrip is voor een bepaalde mate van overlast, maar er is ook vrees dat de leefbaarheid in het gedrang komt. We wonen in een dichtbevolkt land. Rondom Schiphol is er sprake van problematiek. Ik denk aan de Alderstafel. Daarnaast hebben we de aardbevingsproblematiek. Welke mate van overlast is acceptabel? Het is winst dat er een stuurgroep is. Hierin is een breed scala aan partijen vertegenwoordigd. Deze stuurgroep is met een pakket maatregelen naar buiten gekomen. Deze maatregelen hebben voornamelijk betrekking op de vraag hoe we het goederenvervoer op het spoor in banen of in sporen moeten leiden. Het is zaak dat we dit maatregelenpakket onverkort uitvoeren.
Ik heb nog tal van vragen hierover, evenals over de overlast voor omwonenden. Wat verwacht de Staatssecretaris van de afstemming met Duitsland? Hoe kansrijk zijn de aanvullende routes via Venlo naar Hamm? Hoe staat het met de afspraken over een maximumtonnage?
Deze week wordt in Duitsland gestaakt. Gaat de Staatssecretaris daarover in gesprek met haar collega? Het levert namelijk nu al de nodige problemen op. Dat is misschien wel een voorproefje van wat ons te wachten staat.
Dan heb ik een vraag over het aanpakken van de overlast bij de bron. Geluidsarmere remsystemen voorkomen veel overlast. Deze kunnen worden gefaciliteerd door een Europese subsidie, namelijk de Connecting European Facility. Hieruit is een bijdrage tot 20% mogelijk. Kunnen we hier versneld op inzetten?
In dit verband refereer ik aan een rapport waarin staat dat tussen landen meer samengewerkt moet worden aan stiller materieel, waarbij geluidseisen op elkaar zijn afgestemd. Het is goed dat dit bij het ministerie prioriteit heeft, want de goederenlocs rijden nu eenmaal internationaal. In Duitsland en in Zwitserland worden verregaande eisen gesteld aan stiller materieel.
Het vervoer van gevaarlijke stoffen verdient speciale aandacht. Dat komt naar voren in een aantal moties van de heer Hoogland en mijzelf, maar ook in een motie van mevrouw Van Tongeren. Hoe ontzien we de lijn door Overijssel en Gelderland? De stuurgroep vraagt ook om maatwerk op de Brabantroute. Bij herroutering kunnen lokale overschrijdingen van de plafonds optreden. Gaat de Staatssecretaris via de Wet basisnet medewerking verlenen? Hoe zorgen we er vervolgens voor dat onze binnenlandse industrie, waaronder de chemie, voldoende wordt gefaciliteerd? Hoe gaan we daarin voorzien? Kan ProRail bij de toedeling van ruimte rekening houden met die belangen?
Het volgende punt is voor de omwonenden van groot belang. Welke maatregelen kunnen we nemen om omgevingseffecten, zoals geluid, trillingen en andere overlast, te beperken? Ligt hier een draaiboek voor klaar? Ik heb begrepen dat op een aantal plekken nader onderzoek moet plaatsvinden in verband met de mogelijke overschrijding van geluidsproductieplafonds, bijvoorbeeld tussen Hengelo, Oldenzaal en Almelo de Riet. Wat zijn de knelpunten op deze route en op de Brabantroute met

betrekking tot geluid en andere hinder? Er is geen lijst beschikbaar van locaties waar zeker maatregelen nodig zijn voor overwegen en trillingen.
Ik vraag de Staatssecretaris om de knelpunten in de verschillende groeiscenario's in overleg met de stuurgroep en de inwoners langs de route door Oost-Nederland en Noord-Brabant in beeld te brengen en deze terug te koppelen aan de Tweede Kamer. Wat mij betreft verdient de aanpak van overwegen op deze routes prioriteit binnen het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen. Er hebben mij ook klachten bereikt over overwegen bij Deurne en Venlo.
De goederenvervoerders ondervinden een grote financiële impact. De Staatssecretaris wil bekijken hoe ze deze kan compenseren. Dat verdient onze steun. Het is goed dat ze in gesprek gaat met de betrokken partijen. Hoe groot is de druk op alternatieven? We hebben wel vaker gesproken over een verlegging van goederenstromen naar de binnenvaart. Gaat dit ook daadwerkelijk gebeuren? Ik neem aan dat alle partijen die om de tafel zitten bij de stuurgroep hier actief naar zullen kijken. Samenvattend: het is een sterk staaltje koorddansen, dat van alle betrokkenen het nodige zal vergen. Hoe zorgen we ervoor dat het goederenvervoer zo weinig mogelijk hinder ondervindt? Maar ook: hoe zorgen we ervoor dat omwonenden zo weinig mogelijk overlast ondervinden? Ik realiseer me echter dat dit de komende jaren niet zonder slag of stoot zal gaan en dat dit voor alle betrokken partijen overlast met zich mee zal brengen. Dit maakt het ook een heel lastig vraagstuk, dat echt de nodige inspanning, betrokkenheid en verantwoordelijkheid zal vergen van alle betrokken partijen. Ik wens hun daarbij veel succes toe. We zullen er in de Kamer nog vaak over komen te spreken.

De **voorzitter**: Dank u wel. Mevrouw De Boer, u bent bijna aan uw vijf minuten.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Volgens mij heb ik nog een halve minuut.

De **voorzitter**: We zullen het zien. Anders onderbreek ik u.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik heb nog een aantal vragen. In 2017 moeten er twaalf treinen per dag rijden tussen Almere en Amsterdam. Gaat dit ook gebeuren?
De maatregel bij Amsterdam en de aanleg van de Bocht van Meteren vallen duurder uit. Dit moet worden gedekt door de aanleg van goederen-emplacementen. Wat betekent dit voor de goederenemplacementen?
Dan kom ik op de mogelijkheden voor het creëren van extra tijdelijke op- en overslag van goederen langs het spoor. Kan een aanpassing van milieuwetgeving of vergunningen worden onderzocht?
Waarom valt de aanbesteding voor station Utrecht duurder uit? Hoe zit het met de opstelsporen voor goederenvervoer, bijvoorbeeld bij de Contactweg in Amsterdam en bij Beverwijk? Hoe staat het met de Beleidsregel trillinghinder spoor, waardoor bepaalde onderzoeken worden uitgesteld?
Dan heb ik een vraag over de spoorlijn tussen Maastricht en het Belgische Lanaken, die voor veel geld is aangelegd. Ik heb hier vragen over gesteld. Kan die worden omgebouwd tot een lightrailverbinding? Dan wordt hij tenminste nog gebruikt.
Tot slot kom ik op station Schiphol. Dan houd ik op, want de vragen over de hsl hebben de collega's al gesteld. Welke prioriteit hebben de verbeteringen aan station Schiphol? Er is gebleken dat dit eigenlijk veel te klein is. Gaat Schiphol daar ook een bijdrage aan leveren? Kan dat?

De **voorzitter**: Ik heb even meegeteld. U hebt ongeveer 25 vragen gesteld in vijfenhalve minuut. Mevrouw Van Tongeren heeft ook een vraag aan u.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): De spreekteksten in de commissie komen gedeeltelijk overeen. Er is gevraagd hoe je ervoor zorgt dat er minder overlast is voor omwonenden bij de omlegging. De VVD heeft deze vraag ook gesteld en heeft aandacht gevraagd voor geluid en trillingen. Is de VVD dan bereid om daar de beurs voor te trekken? Als je overlast wilt voorkomen, moet je ter plekke maatregelen nemen of iets anders doen. Dat kost geld. Hoe kijkt de VVD aan tegen Swung, dat het juist mogelijk heeft gemaakt dat het geluidsniveau en de hoeveelheid trillingen omhooggaan? Gaat het om meehuilen of wil de VVD serieus wat doen en de beurs trekken of de wet aanpassen?

De **voorzitter**: Dat zijn twee vragen ineen. Dat is heel knap van u, maar het is niet de bedoeling.

Mevrouw **De Boer** (VVD): We hebben inderdaad de wet Swung en we hebben binnenkort ook de Wet basisnet om een en ander in goede banen te leiden. Voor de aanpak van overlast langs het spoor zijn budgetten beschikbaar. Ik wil eerst inzicht hebben in de maatregelen. Dan moeten we natuurlijk bekijken hoe we het gaan betalen. Misschien is mevrouw Van Tongeren wel bereid om te prioriteren binnen het MIRT. Dan doen we iets minder aan fietsparkeren bij de stations en doen we iets meer aan maatregelen tegen overlast voor de omwonenden langs het spoor. Dat zou wat mij betreft prioriteit verdienen.

De **voorzitter**: Dat heeft te maken met het MIRT, maar we praten hier over het spoor.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Mevrouw De Boer weet dat de, wat GroenLinks betreft, overbodige Blankenburgtunnel mag sneuvelen. Dan kunnen we de geluidsoverlast voor deze mensen wat mitigeren. Als ik daarin de VVD meekrijg, zijn we eruit. Ik stel de vraag toch nog een keer indringend. Mevrouw De Boer legt het bij de Staatssecretaris neer, maar wat is het VVD-standpunt? Komt er geld op tafel om die geluids- en trillingsknelpunten te verhelpen of is het toch een beetje meehuilen voor de bühne?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Volgens mij heb ik daarop antwoord gegeven. We moeten kijken hoe een en ander past binnen de bestaande budgetten. Als er aanvullende budgetten nodig zijn, moeten we bekijken hoe we dat gaan betalen. Ik ben bereid om ernaar te kijken. Ik vind goederenvervoer zo'n belangrijk onderwerp. Daar verdienen we geld mee. Ik ben bereid om naar andere projecten te kijken. Het is een beetje flauw dat u een project noemt waar we ook ongelooflijk voor zijn. Dat is namelijk ook heel belangrijk voor de economie van Nederland. Daar kijken wij naar. Daar zullen wij het aan toetsen. Als wij geld verdienen, kunnen wij het ook weer uitgeven aan leuke dingen.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Tongeren, u hebt nog één interruptie en die wilt u blijkbaar gebruiken. Gaat uw gang.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Mijn interruptie gaat over de chloortreinen. Mevrouw De Boer zegt dat het goederenvervoer heel belangrijk is voor het bedrijfsleven en voor de chemische industrie. Zij kent ongetwijfeld het dossier. Men is eindeloos lang bezig geweest om ervoor te zorgen dat chloortreinen niet door woonkernen gaan. Er is zelfs geld geïnvesteerd zodat chloor geproduceerd wordt op de plekken waar het nodig is. Ik begrijp dat er nu toch weer chloortreinen gaan rijden. Vind ik de VVD aan mijn zijde als ik zeg dat we dit echt moeten voorkomen?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Het is natuurlijk het beste als chloor geproduceerd wordt op de plek waar het nodig is. Dat is alleen in heel veel gevallen niet zo. De chemische industrie in Nederland zit op een aantal plekken. Je kunt Chemelot, Shell, Tata Steel of welk groot bedrijf dan ook niet zomaar oppakken en ergens anders neerzetten. Ik mocht willen dat dit kon, maar het kan niet. Hoe wil mevrouw Van Tongeren het vervolgens oplossen? Moet het dan over de weg of door de lucht? Zeg het maar. Ik constateer ook dat mevrouw Van Tongeren een prachtige iPad voor zich heeft liggen. Die is toch ook afkomstig van grondstoffen die worden geproduceerd in de chemische industrie? Zij heeft er dus ook alle belang bij dat dit gewoon door blijft gaan.

De **voorzitter**: Geachte mevrouw De Boer, u begint vragen te stellen aan mevrouw Van Tongeren. Dat gaan we niet doen. U gaat wel over uw eigen antwoord, maar de vraag terugleggen is niet de bedoeling.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Eigenlijk willen we dus dat die chloortreinen niet door wijken en steden rijden. De overheid heeft er geld voor uitgetrokken om ervoor te zorgen dat chloor ter plekke geproduceerd wordt. Ik hoor de VVD nu weer een beetje beide kanten op gaan. Het moet veilig, maar ze gaat er niks aan doen, met als reden dat ik een iPad heb. Dat laatste is voor mij een wat onduidelijke argumentatie. Ik vraag nogmaals aan de VVD-woordvoerder: vindt u net als GroenLinks dat chloortreinen niet door dichtbevolkte gebieden moeten?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik constateer dat mevrouw Van Tongeren het liefst wil dat ze via de Veluwe gaan rijden, maar ik denk niet dat dit mogelijk is. We zitten in Nederland inderdaad met het vervoer van chemische stoffen. We moeten kijken hoe we dit het beste en het veiligste op kunnen lossen. Daarbij moeten we ook oog hebben voor de overlast voor omwonenden. Daar doelde ik op. Natuurlijk moeten we ook kijken naar de belangen van de Nederlandse industrie. Als het aan mevrouw Van Tongeren ligt, moet deze blijkbaar ergens anders naartoe verhuizen.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Als ik aan de Staatssecretaris Kamervragen stel over het spoor, zegt ze altijd dat de reiziger op één, twee en drie staat. Dat zal de Staatssecretaris vandaag ongetwijfeld ook weer verkondigen. Ik zie haar knikken. Dat is overigens jammer voor de reiziger die op plek drie staat, maar dat terzijde. Wordt er ook gedacht aan andere mensen op het spoor, bijvoorbeeld de medewerkers? Of worden deze vergeten en bungelen de conducteur en de machinist ergens op plaats vier, vijf en zes?
Conducteurs klagen namelijk over de werkdruk. Vorige week kwam de vakbond ook met dit verhaal. Het grootste probleem is de korte tijd die ze hebben om bij de volgende trein te komen. De loopafstanden zijn lang en de tijden tussen de twee diensten te kort. Tijd om even naar het toilet te gaan is er niet meer. Kan de Staatssecretaris toelichten of het personeel inderdaad ergens op plek vier bungelt? Is het niet goed om in de week die in het teken staat van minder stress op het werk het personeel niet uit het oog te verliezen? Ik krijg hierop graag een reactie.
Na de plekken één tot en met zes gaan we over naar de plekken zeven tot en met negen. Op die plekken lijkt de reiziger met een handicap te staan. Er zijn uiteraard wel wat kleine verbeteringen. Daar is de SP-fractie heel blij mee. Zo wordt de aanmeldtijd voor assistentieverlening verkort tot één uur. Toch is het nog verre van ideaal. Waarom is bijvoorbeeld assistentieverlening op meerdere stations niet mogelijk? Is de Staatssecretaris van mening dat het nu afdoende is geregeld? Kan zij aangeven hoeveel mensen door de verkorting van de aanmeldtijd extra gebruik kunnen maken van assistentieverlening?

De SP-fractie baalt er echt van dat nog steeds niet is gekozen voor een pilot met het inbouwen van een lift. Als je een lift inbouwt in een trein, kunnen mensen met een handicap ook zelfstandig gebruikmaken van het openbaar vervoer. In veel landen wordt dit succesvol toegepast. Wij zitten hier eigenlijk al jaren in een impasse. De NS zegt dat het niet kan, terwijl de liftfabrikanten en de Roos Prommenschenckel Foundation menen dat het wel kan. Hopelijk kan de Staatssecretaris deze impasse doorbreken en ervoor zorgen dat de liftfabrikanten de kans krijgen om één testexemplaar in te bouwen. Dit lijkt me niet echt te veel gevraagd. Daarna is het ook voor iedereen duidelijk of het wel of niet kan. Ik krijg dus graag een toezegging van de Staatssecretaris, zodat ook de reiziger met een handicap op plek één, twee en drie komt te staan.
De SP-fractie is er zeer content over dat er zicht is op een goede aansluiting van de Betuweroute en dat deze hierdoor na jaren eindelijk gebruikt kan worden waarvoor deze is aangelegd. De aanleg van het derde spoor zorgt er wel voor dat er de komende jaren minder gebruikgemaakt kan worden van de Betuweroute. Het goederenvervoer zal over andere sporen moeten gaan. Mijn fractie deelt de zorgen van mensen die verwachten dat de overlast in hun omgeving toe zal nemen en dat er gevaarlijke stoffen door hun achtertuin worden vervoerd. Het verbaast mij dan ook dat de Staatssecretaris aan de Kamer schrijft dat zij de Brabantroute en de IJssellijn zal ontzien, terwijl wij ook een brief hebben ontvangen van gemeenten langs die routes die vinden dat ze onvoldoende serieus worden genomen door het ministerie. Ik krijg graag een toelichting hierop van de Staatssecretaris. Het is namelijk niet de bedoeling dat omwonenden straks met extra gevaar geconfronteerd worden.
In dit kader vragen we ons ook af of het klopt dat er een overschrijding dreigt van het risicoplafond van het Basisnet Spoor. Zo ja, welke aanvullende maatregelen gaat de Staatssecretaris nemen? Ook het geluid wordt een probleem. Klopt het dat ook hierin de normen straks worden overschreden? Hoe zorgt de Staatssecretaris ervoor dat zij binnen de geluidsnormen blijft?
Daarnaast hebben verschillende gemeenten straks ook te maken met langere dichtligtijden van spoorwegovergangen. Het komt erop neer dat op sommige plekken de spoorwegovergangen vaker dicht zijn dan open. Is de Staatssecretaris bereid om voor alle gemeenten die straks te maken krijgen met extra vervoer via het spoor, de gevolgen en haar oplossingen in kaart te brengen en de Kamer hierover te informeren?
Ik sluit af met het winterweer. We moeten bijna hopen op een strenge winter, want dan kunnen we eindelijk zien of de inspanningen om minder snel over te schakelen naar een winterdienstregeling zonder dat de boel in de soep loopt, daadwerkelijk succesvol zijn. Positief is dat ernaar wordt gestreefd om elk jaar de criteria voor het overschakelen naar de winterdienstregeling een beetje te verhogen. Klopt het dat we over een aantal jaren geen winterdienstregelingen meer hebben en dat het spoor ook zal blijven functioneren in een strenge winter?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. De trein kan dé oplossing zijn voor veel huidige en toekomstige maatschappelijke problemen rond wonen, werken, recreëren en goederenvervoer. De trein maakt immers heel veel Nederlandse en buitenlandse steden bereikbaar zonder beslag te leggen op schaarse parkeerruimte en luchtkwaliteit en veelal zonder het gebruik van fossiele energie. In toenemende mate wordt er, dankzij de keuze van de NS, gebruikgemaakt van groene Nederlandse stroom. Dan moet er wel continu gewerkt worden aan het serviceniveau voor toekomstige gebruikers en aan een beperking van de overlast voor omwonenden van het spoor.
In toenemende mate is er maatschappelijke onrust in de noordelijke provincies. Gisteravond was er weer een aardbeving. Wat heeft dit met

spoor te maken? Die provincies willen heel graag kortere en snellere verbindingen met het midden van het land en met de Randstad. Ziet de Staatssecretaris in dat kader voor zichzelf een rol om te bekijken of de reistijden nog sneller en nog scherper kunnen? Mijn fractie zal er ook bij het MIRT een aandachtspunt van maken. Kijk eens naar die treinlijn. Bij Zwolle zit bijvoorbeeld een heel rare knik. We moeten eens grondig kijken naar de verbinding, zeker als we een van onze leden daar in het provinciale bestuur terug zullen zien. Wellicht, zo wordt naast me gezegd. Inderdaad, hij moet nog worden verkozen.

De **voorzitter**: U hebt het over de heer De Rouwe van het CDA.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ja, ik heb het over de heer De Rouwe.
Ik hoor dat er geen groei zit in het treinvervoer. Zit er wel groei in het wegvervoer? Hoe kijken wij daarnaar in het kader van het energieakkoord? Het moet toch van de weg naar de trein gaan in plaats van andersom?
Ik ben net als mijn collega's blij met de Betuweroute. De mails en brieven die we de afgelopen periode hebben gekregen, gaan echter allemaal over overlast. Je kunt bijna de hele route volgen. We hebben mails gekregen uit Den Bosch, Vught, Eindhoven, Rosmalen, Deurne, Helmond, Venlo, Best, Tilburg en Breda. De schrijvers van deze mails laten ons weten dat ze grote zorgen hebben over het extra vervoersaanbod. Ze zijn bang voor trillingen, geluidsoverlast en gevaarlijke stoffen. Daarom vraag ik de Staatssecretaris hoe het zit met de chloortreinen. We hebben toch geïnvesteerd om ervoor te zorgen dat het chloor ter plekke gemaakt wordt?
Weten bestuurders niet of wel wordt voldaan aan de wettelijke kaders, zoals Swung en het Basisnet Spoor, of is hier geen sprake van? Andere woordvoerders vroegen dit ook al. Gebruiken we een tijdelijke ruimte die Swung geeft? Wordt die terecht gebruikt? Hoe zit het met de piekmomenten en de risicoplafonds? Het is niet de bedoeling dat we een periode van zeven à acht jaar hebben die bestaat uit piekmomenten en risicoplafonds. Omwonenden begrijpen dat er zo nu en dan overlast kan zijn, maar dat kan niet zeven à acht jaar een permanente situatie zijn. Wij nemen dan ook graag het voorstel van de VVD aan om in het MIRT te kijken of er meer geld beschikbaar is voor het mitigeren van de overlast. We horen straks van de Staatssecretaris of dit ook nodig is. We zijn heel erg voor het spoor, maar het moet voor de omwonenden wel een normale, leefbare situatie blijven.
Ik sluit me aan bij de vragen over de overlegtafels. In welke mate zijn de gemeentebesturen aangehaakt? Zijn ze nu pas in een laat stadium wakker geworden? Ligt dat aan het Rijk, ligt het aan de gemeentebesturen of klopt dit beeld niet en zijn ze al veel langer actief daarmee bezig?
Hoe zit het met het Meerjarenprogramma Geluidsanering dat is vastgesteld voor de knelpunten langs de Brabantroute en elders langs de omleggingstrajecten en bijvoorbeeld rond het Programma Hoogfrequent Spoor in Oost-Nederland? Ook daar is op sommige plekken namelijk sprake van onaanvaardbare overlast. Dat wordt al veel langer gezegd. Ik krijg uit de e-mails in ieder geval de indruk dat het niet heel erg opschiet of dat de mensen er te weinig vertrouwen in hebben. Welke maatregelen overweegt de Staatssecretaris? Als niks anders werkt, is snelheidsbeperking in de dichtbebouwde gebieden, waar de treinen zo'n beetje door de achtertuinen rijden, dan de laatste maatregel? Moet er niet een heel stuk langzamer gereden worden als alle andere maatregelen voor geluidsbeperking, zoals stillere treinwagons, geluidsschermen en betere rails, niet werken? Denk bijvoorbeeld aan Den Bosch en Vught.

De **voorzitter**: Ik dank de woordvoerders voor hun bijdrage in eerste termijn. In het kader van een ordentelijke beantwoording heeft de

Staatssecretaris mij verzocht om een schorsing van maximaal een kwartier.

De vergadering wordt van 14.37 uur tot 14.57 uur geschorst.

De **voorzitter**: We gaan door met het algemeen overleg. De Staatssecretaris zal de vragen in een aantal blokken beantwoorden, namelijk de goederen, het PHS, de betrouwbaarheid, Schiphol, de LTSA en als laatste overige onderwerpen en de hsl. Ik geef het woord aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Vorige maand heb ik de Kamer het advies toegestuurd van de Stuurgroep Derde Spoor Duitsland over het maatregelenpakket voor de bouwperiode van het derde spoor. Ik heb ook geschreven dat ik me kan vinden in het advies. Ik vind het heel belangrijk dat het tot stand is gekomen met heel veel partijen die erbij betrokken zijn, zoals vervoerders, verladers, ProRail, Keyrail, gemeenten, provincies en havenbedrijven. Uiteindelijk zullen we namelijk gezamenlijk het hoofd moeten bieden aan de verbouwing. We moeten de winkel openhouden tot het derde spoor er ook daadwerkelijk is. U moet zich echter realiseren dat dit het begin is. We hebben een maatregelenpakket in kaart gebracht waarvan we denken dat dit soelaas zal bieden tijdens de verbouwing om de winkel open te houden. Het zal wel een uitdaging zijn. Ik zal een paar keer de woorden «in principe» gebruiken. Als de aannames waarvan we uitgaan in het plan kloppen, zal het plan toereikend zijn. Als blijkt dat het niet toereikend is, is het van belang dat we bijsturen wanneer dat nodig is. In de komende tijd zal de stuurgroep de maatregelen op operationeel niveau uitwerken. Ook de communicatie is van groot belang. Mevrouw Van Tongeren zei dat ze aan de mails kon zien hoe het tracé loopt. Dat is belangrijk. Mensen maken zich zorgen over verschillende dingen. Ze maken zich zorgen over geluid en over gevaarlijke stoffen. Dat zijn heel legitieme zorgen. We wonen in een klein land. We proberen die zaken bij elkaar te brengen. De Betuweroute is er voor dedicated goederenvervoer. Het is ook belangrijk dat we proberen om het zo goed mogelijk en zo veilig mogelijk te organiseren.
Alle woordvoerders hebben vragen gesteld over het derde spoor, het basisnet en de omleidingsroutes. Ga ik in de Wet basisnet medewerking verlenen aan de overschrijding van de lokale plafonds? Wordt de binnenlandse industrie wel voldoende gefaciliteerd? Mevrouw De Boer houdt altijd een stevig pleidooi voor het belang van goederenvervoer. Zij heeft expliciet gevraagd of ProRail in de toedeling van ruimte rekening kan houden met de belangen van de industrie.
Laat ik één ding vooropstellen: uiteindelijk moet alles over dat ene spoor. Reizigersvervoer, goederenvervoer, alles wat in een trein zit, moet over het spoor. Dat kan niet alleen maar overdag, want we hebben een vrij druk bereden spoor. Hoe gaan we dat zo goed mogelijk indelen? We zullen in de Lange Termijn Spooragenda bekijken hoe we dit zullen invullen. Hoe wordt er naar goederenvervoer gekeken? Ik heb weleens het voorbeeld gegeven van slots die maar voor 30% gevuld zijn. Die goederenvervoerders willen blijkbaar op een ander moment rijden. ProRail gaat daarnaar kijken om ervoor te zorgen dat de capaciteitstoedeling zo goed mogelijk verloopt.
Het uitgangspunt van de omleidingsroutes is dat gevaarlijke stoffen zo veel mogelijk via de Betuweroute worden vervoerd. Daarover zijn ook moties ingediend. Die zullen we uitvoeren. Vervoerders en verladers van gevaarlijke stoffen hebben aangegeven dat ze zich hiervoor zullen inspannen. Ook dat is op tafel geweest bij de Stuurgroep Derde Spoor Duitsland.
Als de Wet basisnet in werking is getreden, kan ik ook een routeringsbesluit instellen. Daarmee kan ik het vervoer van gevaarlijke stoffen op de Betuweroute afdwingen. Het moet eerst op goederensporen plaatsvinden.

De inspanningen van de vervoerders en de verladers sluiten echter niet uit dat overschrijdingen plaatsvinden op de Brabantroute. Mocht dat het geval zijn, dan geeft de Wet basisnet mij de bevoegdheid om een tijdelijke overschrijding van basisnetplafonds aanvaardbaar te achten, maar daar moet altijd naar gekeken worden. Deze moet onderbouwd worden. Wat mij betreft gaat het om een uitzondering. In die onderbouwing zal ik, gezien de doelstelling van de Wet basisnet, ervoor zorgen dat de chemische clusters duurzaam bereikbaar zijn en zal ik vanzelfsprekend rekening houden met de benodigde vervoerscapaciteit voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor. Al die factoren moeten samenwerken.
Vrijwel alle commissieleden hebben gevraagd wat ik ga doen om de omgeving zo veel mogelijk te ontlasten tijdens die omleidingen. Er vinden periodiek omleidingen plaats. Het is een aantal weken gewoon en dan volgt een week met aanpassingen. Doel is om het spoorgoederenvervoer zo veel mogelijk doorgang te laten vinden en de overlast voor omwonenden zo veel mogelijk te beperken. Daarvoor is het maatregelenpakket ontwikkeld. Ook decentrale overheden zijn vertegenwoordigd in die stuurgroep, zodat zij hun invalshoek kunnen inbrengen. Dat is belangrijk. Randvoorwaarden voor de omleidingen zijn de wettelijke kaders voor geluid, Swung, en de Wet basisnet voor gevaarlijke stoffen. In het maatregelenpakket is opgenomen dat gevaarlijke stoffen zo veel mogelijk via de Betuweroute worden vervoerd. Er wordt onderzocht of de reeds voorziene geluidssanering naar voren kan worden gehaald voor locaties die door de omleiding extra hinder krijgen. De regio kan prioriteit geven aan het gebruik van overwegen en dit aandragen voor het programma. De omleidingen kunnen daarbij een extra argument zijn. Daarnaast is er een algemene bonusregeling voor stiller materieel. Vervoerders kunnen een korting krijgen als zijn hun wagons of de gehele trein stil maken.
Mevrouw De Boer zei dat ze begrepen had dat er mogelijk overschrijdingen van de geluidsproductieplafonds zijn tussen Hengelo en Oldenzaal, bij station Almelo de Riet. Zij vroeg wat de knelpunten zijn. Waar mogelijk lokale overschrijdingen plaatsvinden, wordt ProRail verzocht om nader te onderzoeken wat daarvan de oorzaak is. Vervolgens kan aan de hand daarvan worden nagegaan of een oplossing nodig is en, zo ja, welke. Als al gedacht wordt aan ingrepen, moeten die naar voren worden gehaald. Die match zal dan moeten plaatsvinden.
Een andere vraag was of de goederen dan niet overdag kunnen worden vervoerd. Het punt is dat het goederenvervoer een bedrijfstak is die 24 uur per dag actief is. Het sluit ook aan op de havens van Rotterdam en Amsterdam. Ook daar is het natuurlijk een 24/7-business. Om concurrerend te blijven, moeten goederen zo snel mogelijk verder Europa in worden vervoerd. Dat gaat dag en nacht door. Waar mogelijk moet er bij het goederenvervoer echter ook weer rekening worden gehouden met de omwonenden. Het is gewoon een enorm spanningsveld. Uiteindelijk proberen wij in Nederland alles bij elkaar te brengen op een relatief klein stukje grond. De bedoeling is dat maximaal vervoer gepaard gaat met een minimale overlast. In het kader hiervan wordt ook bekeken of gedifferentieerd rijden mogelijk is. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om het beperken van de periode waarin er treinen rijden, of om het beperken van de snelheid. Het is de kunst om te kijken aan welke knoppen je kunt draaien om een optimaal resultaat te behalen. Dat laatste moet echter ook weer passen binnen Europese regels. Het is geen wedstrijd die we op open veld spelen; er staan al wat piketpalen.

De heer **De Rouwe** (CDA): De urgentie proef ik wel bij de Staatssecretaris; die zie ik ook terug. Daar heb ik dus echt wel vertrouwen in. De Staatssecretaris zegt dat zij wil nagaan of een aantal aanpassingen voor omwonenden die toch al in de planning staan, naar voren gehaald kunnen

worden. Geldt dat ook voor de boog bij Meteren? Het CDA zou graag zien dat de aanleg daarvan naar voren wordt gehaald, want dat is echt een substantiële aanpassing. De boog bij Meteren is in het MIRT gekomen toen deze planning er nog niet was. Ik zou graag weten of dit kan. We zijn best bereid om bij de bespreking van het MIRT mee te denken, om zaken te verschuiven. Misschien kan de Staatssecretaris dat nu niet toezeggen, maar als zij dat wel kan, dan heel graag. Dan hoor ik het graag direct. Als zij daar serieus naar wil kijken, vraag ik haar om hierover voor de bespreking van het MIRT een brief te sturen aan de Kamer.

Staatssecretaris **Mansveld**: Inderdaad. Ik ben er nog geweest en ik heb «m koud geaccordeerd, zal ik maar zeggen, of u stelt deze vraag al. Ik vind het eigenlijk wel een goede vraag, want het gaat om de samenhang. Ik weet ook dat er, als je bij heel grote projecten het tijdpad aanpast, een domino-effect ontstaat: past het wel binnen de financiële kaders en kan het gelinkt worden aan andere projecten? Ik zal hiernaar kijken en hierop bij de Kamer terugkomen voor de bespreking van het MIRT.
Er is gevraagd naar de stakingen in Duitsland. Die vraag komt er nu even tussendoor; die betrek ik bij de beantwoording over het derde spoor. Ik ga straks weer verder met de routering. De stakingen zijn veroorzaakt – dat is de Kamer bekend – door het stuklopen van de onderhandelingen tussen de Duitse spoorwegen en de vakbond. Dat is vervelend. Ik heb begrepen dat er een vierdaagse staking is aangekondigd. Bij stakingen en onderhandelingen is de vraag altijd of het snel of langzaam zal gaan. Dat hangt onder andere af van hoe geharnast iedereen erin zit. Ik kan daar eigenlijk geen antwoord op geven. Er is gevraagd of ik mijn Duitse collega zou kunnen bellen. Dat zou kunnen, maar ik denk niet dat ik hem iets nieuws vertel als ik zeg dat de staking van de Duitse conducteurs ongemakken oplevert. Ik denk dat hij er nog harder aan wil werken dan ik om de stakingen in Duitsland op te lossen. Het is inderdaad een punt van zorg, want je merkt dat het effect hiervan uitvloeit naar andere landen of ander vervoer.

Gevraagd is wat ik ga doen tegen de piekbelasting in het geluid gedurende die ene week per maand dat er extra treinen rijden. Ik heb al gezegd dat de treinen door de werkzaamheden een keer per maand worden omgeleid. Randvoorwaarde daarbij is het wettelijk kader voor geluid, Swung. In die wet wordt uitgegaan van geluidsproductieplafonds. Daarbij wordt vastgesteld of er een verschil bestaat tussen het geluidsproductieplafond en het jaargemiddelde van de daadwerkelijke geluidsproductie. Hierdoor is het mogelijk dat er in sommige weken meer geluid is dan in andere weken. Ik onderzoek of de geluidssanering naar voren kan worden gehaald, waardoor de overlast voor omwonenden langs bepaalde stukken van het tracé op voorhand geminimaliseerd kan worden.
Mevrouw Van Tongeren heeft gevraagd of de overheden betrokken zijn bij het derde spoor en, zo ja, hoe. Ik weet niet of zij deze vraag stelt met betrekking tot het derde spoor of de spoortafels, maar het antwoord is: ja, zij zijn betrokken bij de Stuurgroep Derde Spoor. Hieraan neemt bijvoorbeeld ook een gedeputeerde van Gelderland deel namens de gemeenten in Gelderland en Overijssel. Wij zijn echt nagegaan wat het tracé is waarop wij leunen in die ene week en wie daar allemaal bij betrokken zijn. Het is ongelooflijk, maar toen het conceptplan er lag, vonden wij nog een gedeputeerde die zei: ik had er ook bij moeten zijn. Toen hebben wij het moment waarop het plan naar buiten zou worden gebracht, uitgesteld. In de tussentijd hebben wij hem volledig bijgepraat en een inbreng laten leveren. De betrokkenheid van overheden is dus zeer goed geborgd. Persoonlijk vind ik het heel belangrijk om steeds transparant te communiceren naar de omwonenden. Bestuurders en organisaties kunnen het wel voor elkaar hebben, maar als je aan het spoor woont, wil je er ook duidelijkheid over. Wij willen graag dat de stroom van e-mails een stroom

van tevreden e-mails wordt. Samen met de gemeentes en ProRail zullen wij de communicatie oppakken.
De goederentafels worden georganiseerd door de provincie. Daar zitten ook verschillende partijen aan tafel. Ik ben heel blij dat er nu ook een aparte goederentafel is. Er zijn afspraken gemaakt over de wijze waarop de goederentafels en de andere spoortafels met elkaar communiceren. Ik ben erg tevreden over de start van de goederentafel, die zich zeer assertief opstelt.
Er is gevraagd of de gemeentes vertegenwoordigd zijn in de ov-tafels. Het antwoord daarop is: ja en nee. De regionale bestuurders communiceren met de gemeentes. Ik heb die taak ook specifiek daar gelaten, omdat het over een regio gaat. Vertegenwoordigers van mijn ministerie zitten aan tafel. Een of twee keer per jaar is er een landelijke tafel, waar ik dan de vertegenwoordigers van de regionale tafels zie. Ik vind dat je dit decentraal moet neerleggen. Ik ontdekte in een MIRT-overleg dat dit gelijk zijn vruchten afwerpt. Als je problemen neerlegt bij de mensen die daadwerkelijk kunnen meehelpen aan een oplossing, levert dit een versnelling op in de communicatie over je probleem. De eerste bijeenkomst van de regionale tafels is zeer goed verlopen.
Mevrouw De Boer en de heer De Rouwe vroegen naar de afstemming met Duitsland. Hoe kansrijk zijn de aanvullende routes? Wat is het maximumtonnage? Er vindt regelmatig afstemming plaats met Duitsland over de beschikbare capaciteit. Daarbij gaat het ook over regionale verbindingen, zoals die van Venlo naar Hamm. Hierbij wordt ook gesproken over regelgeving zoals die voor het maximumtonnage. Over al die onderwerpen vinden overleggen plaats. Duitsland is daarin coöperatief.
Hoe zit het met de inzet van de binnenvaart bij het derde spoor? Ik ken het percentage inmiddels uit mijn hoofd. Voor 9% is het nog mogelijk om van spoor naar binnenvaart te gaan. Het is spannend. Wij hebben er vaker over gesproken. Het is belangrijk dat het spoorgoederenvervoer goed en ongehinderd plaatsvindt, maar er zal altijd moeten worden nagegaan hoe de balans is en wat je beter zou kunnen overhevelen naar de binnenvaart. Dat is ook belangrijk voor bedrijven, want die moeten hun goederen wel op die manier kunnen en willen vervoeren. Die 9% of 10% staat dus niet ter discussie. Daar wordt steeds naar gekeken. Er zal een verschuiving zijn. Een en ander wordt gemonitord. Een keer in de een à twee jaar zal worden nagegaan of er daadwerkelijk een verschuiving heeft plaatsgevonden. Dat heeft ook te maken met Beter Benutten, het programma om het reizigers- en goederenvervoer in Nederland te optimaliseren. Daar slaat het breed in neer.
Er is gevraagd of ik niet vind dat DB Schenker Rail een monopolie heeft op het spoorgoederenvervoer. Het is een heel grote partij, maar van een monopoliepositie is geen sprake. Er zijn nog zo'n tien andere vervoerders actief. Het spoorgoederenvervoer is ook een internationale markt met internationale concurrentie. De constatering dat DB Schenker Rail een belangrijke positie heeft omdat het een grote organisatie is, klopt.
Ik ga door naar een aantal vragen over het Programma Hoogfrequent Spoor. Daarin komt ook het goederenvervoer in Oost-Nederland terug. Mevrouw De Boer heeft gevraagd: klopt het dat er de hele dag door maar tien treinen gaan rijden in plaats van de afgesproken twaalf en kunnen wij niet regelen dat er alleen in de spits twaalf treinen gaan rijden? Ik neem aan dat zij niet alleen doelt op het OV SAAL-traject, maar ook op de dienstregeling die is ontstaan na de kortetermijnmaatregelen. De NS is bezig met de eerste ontwerpen voor de dienstregeling voor 2017. Of de vervoervraag groot genoeg is om meteen naar twaalf treinen te gaan, is nog niet te zeggen. Ik heb begrepen dat de NS dat punt wel betrekt bij haar plannen, maar dat er nog geen definitieve keuze is gemaakt tussen tien of twaalf treinen. Of het aantal treinen per dag vergroot zal worden en hoe de uren verdeeld zullen worden over de dag, zal mede worden bepaald door de vervoersontwikkeling. Het is niet goed om daarop vooruit

te lopen. Wij moeten een balans zoeken. Willen wij optimaal reizigers- en goederenvervoer per spoor hebben, dan moet optimaal worden voldaan aan de vraag van beide kanten. Dat zal duidelijk worden bij de dienstregeling voor 2017.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Als ik me niet vergis, is afgesproken dat er in 2017 twaalf treinen gaan rijden op het OV SAAL-traject. Het lijken er nu tien te worden. Wij gaan ook naar de Valleilijn kijken en zullen bezien of we in de spits extra dingen kunnen doen. Ik heb begrepen dat de voorkeur ernaar uitgaat om elke dag de hele dag door dezelfde dienstregeling aan te bieden. Dat biedt de reiziger duidelijkheid. Wij zullen ook op andere plekken bezien of wij in de spits meer kunnen doen. Misschien kunnen wij nagaan of wij, vooruitlopend op het definitief laten rijden van twaalf treinen in de verdere toekomst, nu in de spits al iets kunnen doen. Kan de Staatssecretaris dat betrekken bij het overleg met de NS?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ja. De vraag is steeds: wat is belangrijk? Moet men vanuit Groningen en Leeuwarden rechtstreeks naar Den Haag kunnen rijden? Het gaat om het punt van de rechtstreeksheid versus de vraag hoe je zaken binnen de Randstad oplost in de spits. Als je die twee vraagstukken met de betrokken partijen tegenover elkaar zet, blijkt dat er al een aantal maatregelen te nemen is. Door die maatregelen waren beide geholpen in het oplossen van de problematiek. Dat vind ik het belangrijkste. De Kamer wil graag dat treinen op lange trajecten sneller gaan rijden, bijvoorbeeld op het traject Groningen-Den Haag of Groningen-Amsterdam. Ik heb weleens gekscherend gezegd: de enige manier waarop wij de tijd kunnen halveren, is door Groningen te verplaatsen naar Zwolle. Ik heb begrepen dat de heer De Rouwe wellicht in de positie zal komen om dat met Leeuwarden te doen. Er komen steeds een aantal vraagstukken voorbij. Een daarvan is hoe hard de trein kan rijden. Die discussie hebben wij vaker gevoerd. Een aantal gemeenten zijn ervan overtuigd dat er een intercitystation in hun stad moet komen. Dat betekent dat een trein moet afremmen, stoppen, stilstaan, optrekken en verder rijden. Dat werkt vertragend. Er komen steeds een aantal vraagstukken bij elkaar. Het blijft een puzzel en we moeten elke keer nagaan hoe die optimaal kan worden ingevuld. Als er een recessie is, waardoor er minder goederenvervoer plaatsvindt, is de vraag hoe je het gaat aanpakken als de recessie voorbij is: wat doe je met het goederenvervoer als de vraag toeneemt? Al die spanningen komen steeds opnieuw bij elkaar in de dienstregeling. Dat blijft een intrigerende puzzel.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Als ik haar goed beluisterd heb, zal de Staatssecretaris nagaan of het mogelijk is om naar twaalf treinen per uur te gaan. Ik begrijp dat er heel veel wensen samenkomen. Het PHS focust op grote reizigersstromen in de Randstad. Natuurlijk ben ik voor een zekere reistijdverkorting op bepaalde trajecten. Daar is niemand tegen. Er komen allerlei wensen samen. Het is goed om te focussen op de grote reizigersstromen. Daar is het PHS ook voor bedoeld.

De **voorzitter**: Ik hoorde geen vraag, dus de Staatssecretaris kan verder met de beantwoording van de overige vragen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Mevrouw De Boer heeft ook gevraagd hoe het kan dat de aanbesteding van het spoor bij Utrecht duurder uitvalt. De belangrijkste oorzaken van de tegenvaller zijn de vernietiging van het tracébesluit voor het spoor bij Utrecht, die in oktober vorig jaar plaatsvond, de nadere uitwerking en aanscherping van de veiligheidseisen en de seinplaatsing – dit gebeurt mede naar aanleiding van het ongeval op de Singelgracht in Amsterdam – de ontwikkelingen rond de Beleidsregel trillinghinder spoor en de op dit gebied te nemen maatre-

gelen. Volgens de huidige inzichten zal het project nog steeds op tijd gereed zijn om vanaf 2017 hoogfrequent te kunnen gaan rijden op de route Amsterdam-Utrecht-Eindhoven. Ook is het bouwen op een cruciaal knooppunt, het openhouden van de winkel terwijl je aan het verbouwen bent, complex. Dat brengt eveneens extra kosten met zich. We zijn nu goed in kaart aan het brengen hoe een en ander eruit gaat zien.
De heer De Rouwe heeft gevraagd of de toegezegde middelen voor goederenvervoer in Oost-Nederland de komende jaren beschikbaar blijven. Ik zal het weer hardop zeggen: ja, die middelen blijven beschikbaar. Het gaat om 40 miljoen. Ik begrijp wel dat er steeds om een herbevestiging wordt gevraagd, want er gebeurt ontzettend veel en dan is de vraag toch hoe het met de budgetten zit. In het kader van de herijking bied ik transparantie en maak ik tot op het laatste miljoen duidelijk wat er nog te besteden is en welke investeringen nog gedaan kunnen worden als je alles – ik denk aan het PHS, de herijking, het ERTMS – naast elkaar zet. Ik vind het belangrijk dat het transparant en zorgvuldig gebeurt. Dit resterende PHS-budget voor Oost-Nederland blijft beschikbaar. Daarnaast gaat de uitvoering van de andere maatregelen om de leefbaarheid te volgen, door. Daaronder valt bijvoorbeeld de geluidssanering van het NaNOV-project. De leefbaarheid naast het spoor heeft mijn aandacht. Waar nodig neem ik maatregelen. Ik heb net al gerefereerd aan de geluidswet Swung. Daarnaast is de nieuwe richtlijn voor trillinghinder belangrijk. Ook valt te denken aan de verdiepte aanleg van het spoor door Vught in het PHS.
Mevrouw De Boer heeft gevraagd: hoe zit het met het opstelspoor in Beverwijk, waarom wordt de aanleg van een ander opstelspoor, bij Amsterdam, uitgesteld en wat is de positie van de sector daarin?

De **voorzitter**: De heer Hoogland wil een procedurele opmerking maken.

De heer **Hoogland** (PvdA): Is de Staatssecretaris klaar met de beantwoording van vragen over Oost-Nederland? Zo ja, dan staat er nog een vraag open.

Staatssecretaris **Mansveld**: Volgens mij was dit het blok over Oost-Nederland.

De heer **Hoogland** (PvdA): Dan wil ik graag een interruptie plaatsen. Mijn vraag was: is er de komende tijd toch sprake van een toename van het aantal treinen, ondanks het besluit om niet nu een extra goederenpad te realiseren in Oost-Nederland? Zo ja, in hoeverre rijden die treinen dan ook ’s nachts? Dat was een van de vragen die ik heb gesteld in het kader van de overlastbeleving. Overdag is de situatie anders dan ’s nachts. Kan de Staatssecretaris daarover nog iets zeggen in relatie tot het verhaal over Oost-Nederland?

Staatssecretaris **Mansveld**: Op het eerste deel van die vraag kom ik in tweede termijn terug, als de heer Hoogland dat goedvindt. Het tweede deel van de vraag, of de treinen overdag en ’s nachts rijden, is best een puzzel, zoals ik al heb gezegd. In de havens wordt 24/7 doorgewerkt, dus ook de afvoer van goederen moet doorgaan. Natuurlijk zijn er favoriete tijden. Er zijn favoriete tijden waarop reizigers rijden en er zijn ook favoriete tijden waarop goederenvervoerders graag transportcapaciteit inzetten. Dat blijft een ingewikkelde puzzel. Op de vraag of voorkomen kan worden dat er ’s nachts gereden wordt, is het antwoord «nee», omdat ruimte aan de haven gegeven moet worden.

De **voorzitter**: Op het overige komt de Staatssecretaris terug in tweede termijn.

Staatssecretaris **Mansveld**: Mevrouw De Boer heeft gevraagd hoe het zit met het opstelspoor Beverwijk. Er komt een goederenkeerspoor bij zowel Uitgeest als Beverwijk. Het goederenkeerspoor bij Uitgeest is onderdeel van het PHS en is bedoeld voor incidenteel vervoer in geval van bijsturing. Het goederenkeerspoor bij Beverwijk is onderdeel van het regionaal Bereikbaarheidsoffensief Randstad. Zo heet dat. Op 16 juni heb ik in het kader van de besluitvorming over het PHS met de regio afgesproken om nog geen besluit te nemen over de aanleg van een bufferspoor voor goederenvervoer bij de Contactweg in Amsterdam of over een alternatief daarvoor. Dat wordt nu eerst verder uitgewerkt. Dat heb ik met de sector afgestemd. Besluitvorming kan dan in 2015 plaatsvinden in het kader van de herijking.
Mevrouw De Boer heeft ook gevraagd hoe het staat met de Beleidsregel trillinghinder spoor. De gewijzigde Beleidsregel trillinghinder spoor is in maart van dit jaar vastgesteld. Hierna zijn de onderzoeken van de projecten DSSU (doorstroomstation Utrecht), het Amsterdam-Rijnkanaal en Delft weer voortvarend opgepakt. De ontwerptracébesluiten van deze projecten zullen naar verwachting nog voor de kerst worden gepubliceerd. In deze ontwerptracébesluiten wordt op basis van de beleidsregel bepaald welke antitrillingsmaatregelen doelmatig zijn. Verder heb ik ProRail opdracht gegeven om in algemene zin te kijken naar mogelijke hinder beperkende maatregelen en naar de effectiviteit en doelmatigheid van deze maatregelen. Daarnaast loopt er nog een landelijk onderzoek naar normen voor trillingen die veroorzaakt worden door het spoor. Ik heb aangegeven dat ik verwacht informatie hierover begin volgend jaar met de Kamer te kunnen delen.
Mevrouw De Boer heeft ook gevraagd – mevrouw De Boer heeft een hoop vragen gesteld – wat de gevolgen zijn van het laten vervallen van goederenemplacementen. In mijn brief van 17 juni jongstleden heb ik aangegeven dat ik nog zou zoeken naar een dekking voor de meerkosten van Amsterdam Centraal en de verdiepte ligging van het spoor bij Vught. Ik breng op dit moment de mogelijkheden in kaart. Ik ga na op welke onderdelen van het PHS dit verantwoord is, mede gezien de nieuwe prognoses voor personen- en goederenvervoer. De goederenprognoses zijn neerwaarts bijgesteld. Daarmee is het mogelijk om een deel van de maatregelen voor de goederenemplacementen achterwege te laten, terwijl wij nog wel de goederenvervoersstromen kunnen verwerken. Aan het einde van het jaar zal ik hiervoor de balans opmaken en hierover een besluit nemen. De uitkomsten daarvan komen dan terecht in de volgende voortgangsrapportage.
Ik kom op Schiphol. De heer Hoogland en mevrouw De Boer hebben gevraagd naar de prioriteiten. Wat gaan ProRail en de NS doen? De heer Hoogland heeft daarnaast gevraagd hoe het staat met de maatregelen voor Schiphol. Wij hebben een groep bij elkaar gebracht om de problematiek met betrekking tot Schiphol te bespreken. Dat was een heel brede groep, bestaande uit onder anderen gemeentebestuurders, provinciebestuurders, ProRail, NS en I en M. Ook vertegenwoordigers van KLM hebben aan tafel gezeten. Die groep is nagegaan wat de problemen zijn, welke daarvan op de korte termijn kunnen worden opgelost, welke daarvan op de lange termijn moeten worden opgelost en op welke wijze dat dan moet gebeuren. Op de korte termijn neemt ProRail maatregelen om de doorstroming op het station te bevorderen. Om die reden zijn bijvoorbeeld de ov-chippaaltjes van de perrons verwijderd en de snoepautomaten op de perrons verplaatst. Samen met de NS, ProRail en Schiphol onderzoeken wij wat er nog meer kan worden gedaan om de reizigersstromen zo goed mogelijk door station Schiphol te leiden. Er wordt nagegaan wat er in de toekomst nodig is om de groeiende stroom reizigers te kunnen bedienen. Schiphol neemt met ProRail, NS Stations, de stadsregio Amsterdam en mijn ministerie deel aan het MIRT-onderzoek naar station Schiphol. Dit onderzoek moet ervoor zorgen dat we een

optimale ontsluiting krijgen. Het moge duidelijk zijn dat ik de rol van de mainport Schiphol zeer scherp op het netvlies heb. Wij spreken dan ook met alle partijen over financiering van mogelijke maatregelen. Schiphol is eigenaar van alle infrastructuur op en rond het station en exploiteert nu de huidige commerciële ruimte en straks wellicht ook een deel van de nieuwe commerciële ruimte. Ik reken er dus gewoon op dat Schiphol, evenals andere belanghebbende partijen, zal meebetalen aan het uitvoeren van die maatregelen.
De heer Hoogland heeft gevraagd ...

De heer **Hoogland** (PvdA): Als ik voorbarig ben met mijn vraag, hoor ik het graag. In de brief is een aantal maatregelen opgenomen om de bereikbaarheid van Schiphol te vergroten. Ten eerste: een van die maatregelen betreft de reisinformatie. De vraag is of die betrekking heeft op de bereikbaarheid. Ten tweede: vanaf 2015 wordt Schiphol alle nachten bereikbaar per spoor. De vraag is of die maatregel te maken heeft met de bereikbaarheid, of beïnvloed is door het ministerie. Ten derde: er wordt bekeken en in kaart gebracht welke verstoringen er in de Schipholtunnel zijn. Daarover hebben wij twee jaar geleden ook gesproken. Ten vierde: capaciteitsproblemen moeten worden opgelost door NS en ProRail – daar heb ik ook naar gevraagd – maar welke maatregelen daarvoor worden genomen, is nog onduidelijk. Dat is een citaat uit de brief. Ten vijfde: er komt een calamiteitenplan. Dat betreft veiligheidsincidenten en heeft dus niet met de bereikbaarheid te maken. Ten zesde: de toekomstscenario's worden in beeld gebracht. Dat is op zich nuttig, maar heeft niets te maken met de huidige bereikbaarheid. Daarom stelde ik in eerste termijn de vraag wat er nu gaat gebeuren. Een aantal van deze zaken komt namelijk wat filosofisch over. Ik snap wel dat een aantal praktische zaken te klein zijn om hier te bespreken, maar over de bereikbaarheid van Schiphol heb ik eigenlijk nog weinig teruggelezen. Misschien heeft dat wel een oorzaak. De vraag is: wat is die oorzaak?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb net de snoepautomaten en de ov-chippaaltjes genoemd. Dat vind ik erg gedetailleerd voor dit overleg. Ook valt te denken aan de bebording. Er is een aantal zaken gedaan om na te gaan hoe de stromen lopen. De heer Hoogland kent het verhaal van de «Hello Kitty»-ballon. Wat zijn de belemmeringen op dit moment en welke daarvan kunnen wij nu wegnemen? Het overleg daarover heeft ertoe geleid dat er op Schiphol, ook met betrekking tot de tunnel, gelijk een aantal maatregelen genomen kon worden, zoals de maatregelen die ik net genoemd heb. Bebording en het leiden van de stromen vallen daar ook onder. Via het MIRT-onderzoek wordt bekeken wat er op de langere termijn nodig is. De heer Hoogland vindt dat misschien vaag, maar er zal toch moeten worden nagegaan wat wel of niet gebouwd of verbouwd moet worden en wat er wel of niet gedaan moet worden om de toekomst het hoofd te kunnen bieden. De heer Hoogland kan menen dat ik daar niet volledig in ben en dat dit filosofisch is, maar ik vind het verplaatsen van een snoepautomaat behoorlijk concreet.

De heer **Hoogland** (PvdA): Daarin heeft de Staatssecretaris gelijk. Een snoepautomaat is allesbehalve filosofisch. Toen ik zei dat een aantal zaken wat filosofisch is, had ik het echter over de brief die gestuurd is over de bereikbaarheid van Schiphol. Nu komen we terecht bij de snoepautomaat. Dat laat ik voor rekening van de Staatssecretaris. Ik snap dat ook en dat is allemaal nuttig, maar dat is niet waar ik naar vroeg. Ik vroeg naar de in de brief opgenomen maatregelen. Er zijn er zes te lezen, maar die zijn nog niet zo concreet. Wanneer komen er wel concrete scenario's, die daadwerkelijk leiden tot een verbetering van de bereikbaarheid? Dat is eigenlijk mijn vraag.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik wil best bekijken of ik, naast het verwijderen van ov-chippaaltjes van de perrons, het verplaatsen van snoepautomaten en het plaatsen van bewegwijzering, nog concretere maatregelen kan noemen. Ik zeg toe, die vraag nogmaals te stellen aan de NS en ProRail, met het verzoek om het zo concreet mogelijk te maken. Ik zal de Kamer daarover in de brief voorafgaand aan het MIRT-overleg berichten.

De heer **Bashir** (SP): Ik heb een vraag over hetzelfde onderwerp: de concreetheid van de planning. Ik heb de brief gelezen en vraag mij af wat ik daaraan heb. Er staat niet in wat wanneer gaat gebeuren, noch op welke wijze wij de Staatssecretaris daarop kunnen aanspreken. Ik verzoek de Staatssecretaris dan ook om niet alleen in te gaan op wat er gaat gebeuren, maar ook de planning hierbij te betrekken, zodat wij daarop later in de debatten kunnen terugkomen.

De **voorzitter**: De vraag is helder.

Staatssecretaris **Mansveld**: De heer Bashir mag mij overal op aanspreken; laat ik dat vooropstellen. De vraag is alleen in hoeverre ik invloed heb op alles waarop hij mij wil aanspreken. Ik vind dat het aan Schiphol en de NS is om bijvoorbeeld bewegwijzering te plaatsen en de verkeersstromen soepeler te laten verlopen, waardoor mensen bij drukte een andere beleving krijgen dan nu. Er loopt een MIRT-onderzoek naar de wijze waarop wij dat op de langere termijn structureel kunnen borgen. Ik vind het belangrijk dat alle partijen daarbij betrokken zijn. Als het zo'n ingewikkeld en complex knooppunt betreft, zullen alle partijen de handen ineen moeten slaan. Dan heb ik het nog niet over de MIRT-onderzoeksvraag. De volgende vraag is natuurlijk: wat is dan de oplossing en kunnen we die betalen? Ik betrek de Kamer daar zo veel mogelijk bij. Aan de stuurgroep die hieraan werkt, zal ik nogmaals vragen of hij zo concreet mogelijk kan zijn over de vraag wat hij gedaan heeft. Die vraag zal ik meegeven voor het MIRT-onderzoek. Waar mogelijk wil ik ook voor zaken die op de rol staan maar niet in het MIRT-onderzoek zitten, een tijdplanning meegeven zodat de heer Bashir daar inzage in heeft.
De heer Hoogland heeft een vraag gesteld over de aankomstgarantie. Ik heb van de Nederlandse Spoorwegen begrepen dat die proef gestart is en dat zij aan het evalueren zijn hoe die loopt. Als de evaluatie klaar is, zal de NS mij daarover rapporteren. Ik zal ervoor zorgen dat die rapportage wordt doorgestuurd naar de Kamer. Ik denk dat zij daar wel nieuwsgierig naar is, gezien de vraag.
Er wordt buiten de microfoon een vraag gesteld. Word ik geacht deze te hebben gehoord?

De **voorzitter**: Als er vragen worden gesteld aan de Staatssecretaris, gaat dat altijd via de voorzitter. Iemand kan best eens iets zeggen of mompelen, maar dat acht ik dan niet relevant voor het debat. Dat is de code die ik hanteer. U hebt dus niets gehoord, Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Mansveld**: Goed, dan heb ik niets gehoord. Ik ga door. De heer De Rouwe verraste mij met een vraag over de investeringscommissie. Als wij het voor de zomer nu ergens uitgebreid over gehad hebben – ik heb hierover in het zomerreces ook een brief geschreven – dan is het over de investeringscommissie. Ik heb toen gezegd dat ik van mening ben dat de NS en ProRail hun eigen investeringen moeten vormgeven. Ik wil de subsidierelatie versterken. Ik vind het belangrijk dat de subsidies die verleend worden en de investeringen die gedaan worden, getoetst worden. Ik heb toen ook gezegd dat ik helemaal niet voornemens ben om daarvoor iets enorms op te tuigen, maar dat ik het wel belangrijk vind dat een klein team van onafhankelijke deskundigen daarnaar kan kijken en mij kan adviseren over toekomstige investeringsbeslissingen. Ik

ben namelijk van mening dat de organisaties daar samen moeten uitkomen. Als zij daar niet samen uitkomen, kan er überhaupt geen beslissing worden genomen, in ieder geval niet wat mij betreft. Daarom heb ik de investeringscommissie ertussen gezet. Deze commissie zal worden gevormd door drie of vier leden. De invalshoek is breder dan alleen die van het spoor; daarbij valt te denken aan financiële zaken, operationele zaken en klantbelangen. Een aantal dingen moeten daarin samenkomen. Ik acht deze commissie een waardevolle aanvulling op het reguliere proces. Het zijn complexe afwegingen en daar moet onafhankelijk en goed naar worden gekeken. Ik wil daarover graag geadviseerd worden, temeer daar er in het verleden weleens hobbels zijn geweest die er volgens mij niet hadden hoeven zijn. Met die commissie kan iedereen zuiver in zijn eigen rol blijven, niet meer en niet minder. Zo'n investeringscommissie heb ik voor ogen. De commissiesamenstelling volgt nog. Ik vind het interessant dat wij hierover nu voor de derde keer spreken.

De **voorzitter**: Ik heb de indruk dat de heer De Rouwe het ook interessant vindt.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ja, ik wil er ook nog een interruptie aan wijden.

De **voorzitter**: Ik moet u er dan wel op wijzen dat dit uw laatste interruptie is.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ja, ik wijd er dan zelfs mijn laatste interruptie aan. De Staatssecretaris geeft aan dat zij de Kamer hierover uitgebreid heeft geïnformeerd, maar ik kom slechts vijf zinnen tegen die aan dit punt gewijd zijn. Dat is markant, maar laten we die discussie niet aangaan. Ik zal het even inhoudelijk houden. Ten eerste: hoe verhoudt dit zich tot de MIRT-systematiek? Ten tweede: om welk soort investeringen gaat het? Ten derde: worden die adviezen ook aan de Kamer gestuurd?

Staatssecretaris **Mansveld**: Uiteindelijk neem ík het besluit. De uitspraak van de investeringscommissie kan als grondslag van het besluit dienen. Ik heb er geen enkel probleem mee als daarover transparantie bestaat, maar uiteindelijk neem ik het besluit. Ik heb er geen enkel probleem mee om het advies mee te sturen naar de Kamer. Het zal waarschijnlijk namelijk voor een deel de basis van mijn besluit zijn. Een andere vraag was of het aansluit bij de MIRT-systematiek. Naast mij wordt er geknikt. Ik weet dat ik de mensen naast mij volstrekt kan vertrouwen: als zij ja zeggen, bedoelen zij ook «ja». Ja, het sluit daar dus bij aan. Ik vind het belangrijk dat dit transparant gebeurt en dat dit voor een deel onafhankelijk gebeurt. Dat heeft niets te maken met de vraag of het wel of geen competentie van mijn ministerie is. Ik vind het gewoon belangrijk dat processen waar tientallen miljoenen aan worden besteed – het zijn vaak grote investeringen die de NS en ProRail doen; soms gaat het zelfs om honderden miljoenen – goed worden bekeken en gewogen, want het is en blijft geld van de reiziger en van de belastingbetaler. Ik wil graag dat de lijnen over subsidie en over mijn aandeelhouderschap goed en strak lopen.

De heer **De Rouwe** (CDA): De termen «subsidies» en «investeringen» lopen door elkaar. Gebeurt dat onbewust, of hebben wij het over verschillende financiële stromen? Als het conform de MIRT-systematiek is, vraag ik mij oprecht af waarom er dan weer een aparte commissie moet komen. Ik ben gezond kritisch. Ik wil gewoon weten hoe de systematiek in elkaar zit, want het gaat om heel veel geld. Om die reden zal ik hierop waarschijnlijk nog wel een vierde of vijfde keer terugkomen. De gesprekken hier verlopen meestal op het niveau van een stopcontact in een trein. Dat mag ook, maar ik ben zelf wat meer geïnteresseerd in de

grote investeringen en de besluit- en procesvorming daarbij. Om die reden zal ik er waarschijnlijk nog wel vaker op terugkomen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat is volledig terecht. Precies omdat het om veel geld gaat, is er nogal eens discussie geweest over de investeringen. De NS kan heel andere belangen hebben dan ProRail. Ik noem dat subsidie. Het gebruik van dat woord is eigenlijk niet terecht, want het is gewoon investeringsgeld dat uit mijn ministerie komt. Ik vind het belangrijk dat daar goed mee om wordt gegaan. In het verleden zijn er wat dit betreft hobbels en tegengestelde belangen geweest. Uiteindelijk hebben wij echter één belang op het oog, namelijk het belang van de reiziger en een goede besteding van de investeringen. Ik kom straks terug op de top negen van de heer Bashir. Wij zitten in een tijd waarin wij relatief weinig geld hebben, maar nog steeds grote en belangrijke investeringen willen doen. Ik wil dat die de toets der kritiek doorstaan. Je kunt het advies van zo'n investeringscommissie wat mij betreft ook zien als een second opinion op het oordeel dat ik wil vellen over de investeringen.
De heer De Rouwe heeft ten aanzien van het Besluit HSL-heffing gevraagd of ProRail een incassobureau wordt en, zo ja, wat dit dan betekent voor de risico's van ProRail. Dat vind ik een terechte vraag. Ik kan daar duidelijk over zijn. De NS moet het bedrag betalen. Daarmee zou het risico beperkt moeten zijn. De heer De Rouwe doelde op de HSA-kwestie. Ik ga ervan uit dat die verleden tijd is. De inkomsten uit de hsl-heffing zijn op mijn begroting ingeboekt. Daarop loopt het Ministerie van I en M dus het risico. Dat is nu al zo en dat blijft ook zo. De stroom loopt via ProRail, maar ProRail loopt daarbij geen risico's. Dat is op deze manier ingedekt.
Mevrouw De Boer en de heer Hoogland vroegen naar de voortgangsrapportage HSL-Zuid. Zij spraken over de uitval en het niet voldoen aan de norm, en vroegen wanneer zij hierin verbeteringen kunnen verwachten. De oorzaken van de hoge uitval zijn divers en verschillen in tijd. Het gaat bijvoorbeeld om storingen aan het materieel door intensief gebruik, defecte wissels en problemen in tunnels. Er hebben zich allerlei zaken voorgedaan. In het AO van 11 september heb ik aangegeven wat de oorzaken van de uitval zijn en wat de NS en ProRail doen om hierin verbetering aan te brengen. Ik heb hun ook gevraagd om mij periodiek te informeren over de voortgang en de effecten van de maatregelen. Het doel is uiteindelijk immers dat er een einde aan de uitval komt. De NS verwacht dat de maatregelen daadwerkelijk zullen leiden tot een daling van de gemiddelde uitval. De eerste tekenen zijn wat dit betreft gunstig. Begin volgend jaar hoop ik de Kamer hierover meer definitief nieuws, en dan vooral goed nieuws, te kunnen brengen. Ik zal de Kamer dan op de hoogte brengen van de gedane constateringen.
De heer Hoogland heeft gevraagd wanneer er meer duidelijk is over het risicoprofiel van de reservering voor de HSL-Zuid. Het risicoprofiel wordt bepaald door feitelijke gebeurtenissen. De risico's die nu nog openstaan betreffen geluid en de zetting van huizen. Over geluid hebben wij uitgebreid gesproken in het AO van afgelopen september. Ik verwacht daarover in 2015 duidelijkheid te kunnen bieden. Ik vind het belangrijk dat je een risicoprofiel steeds opnieuw bekijkt en nagaat of de risico's groter of kleiner worden. In de voortgangsrapportages wordt de Kamer daarover bericht. Ik zal ervoor zorgen dat dit ook zo blijft.
Mevrouw De Boer heeft gevraagd: is het ombouwen van wagons in verband met geluidsreductie ook in andere landen een prioriteit en wat mogen wij verwachten als dit als prioriteit gezien wordt? Het geluid is voor ons een prioriteit. Dat geldt ook voor andere landen. Door de huidige Europese subsidie, de Connecting Europe Facility, is het mogelijk om een aanvraag te doen. Dat kan een subsidie opleveren – nu word ik heel technisch, maar goed, zo zijn de regels – van circa € 500 per wagon, afhankelijk van bijvoorbeeld het aantal assen per wagon. De subsidie kan

dan oplopen tot maximaal € 4.800 per wagon. Naast de Europese subsidie hebben Nederland, Duitsland en Zwitserland bonusregelingen voor spoorgoederenwagons die vanwege het geluid zijn omgebouwd. Bij 120.000 kilometer per vier jaar is de subsidie maximaal € 4.800 per omgebouwde wagon. Met alle regelingen tezamen kunnen spoorgoederenwagons in de meeste gevallen op kostenefficiënte wijze worden omgebouwd voor geluid. Ik hoop dat de ontwikkelingen en innovaties zodanig zijn dat het spoorgoederenvervoer daarin steeds sneller wordt. Met voornoemde maatregelen en de geboekte vooruitgang acht ik dat ook realistisch.
De heer Hoogland vroeg of het schadeprotocol voor woningen, uit 1998, wel voldoende is. Dat schadeprotocol heeft TNO opgesteld om te bekijken of schade het gevolg is van het spoorvervoer. Dat protocol wordt nog steeds gebruikt. ProRail wil de achterliggende data om met het protocol te werken, updaten. Daarvoor worden nu voorbereidingen getroffen.
Er is gevraagd of de huidige aanpak van de bedrijfsspooraansluitingen handig is. Toevallig ben ik met een aantal partijen in gesprek over de vraag hoe het zit met de bedrijfsspooraansluitingen. We onderzoeken nog steeds alle opties. Kunnen zij in één hand blijven? NS Spooraansluitingen heeft er al een aantal verkocht aan verladers. Ik verwacht daarover meer duidelijkheid voor het einde van het jaar; zo niet, dan net na het kerstreces. Tja, je bent gelijk drie weken verder en het valt dan ook nog in een nieuw jaar, maar ik verwacht daarover op niet al te lange termijn meer duidelijkheid. Momenteel betalen de eigenaren het onderhoud van de spooraansluiting. Dat zal in ieder geval zo blijven in de toekomst, wat mij betreft. Over het eigendom ben ik nu in gesprek om na te gaan wat de mogelijkheden zijn.
De heer Bashir vroeg of ik nog wel oog heb voor de werkdruk bij het personeel. Hij had het personeel ongeveer de plekken vier, vijf en zes toebedeeld. Het spoorproduct is voor een groot deel mensenwerk. De tevredenheid bij reizigers en verladers wordt voor een groot deel bepaald door die medewerkers. Dezen zetten in principe de klant – dat is de reiziger, maar de verlader is ook een soort klant – op één, twee en drie. Ik besef heel goed dat er heel veel van de medewerkers wordt gevraagd. In het verleden zijn er best wel stevige discussies geweest, zoals we allemaal weten, met onder andere de NS en de vakbonden over de vraag hoe je daarmee omgaat, hoe je het indeelt en hoe je kijkt naar een ook voor de medewerkers optimale situatie. Een spoormedewerker staat er 365 dagen per jaar, waarbij het niet uitmaakt welk seizoen het is. Of het nu winterweer is of bloedheet is buiten, die medewerker doet zijn werk. Net zoals ik respect heb voor iedereen die in alle betrokkenheid zijn werk doet, zo heb ik dat ook voor alle mensen die 's nachts aan het spoor timmeren en voor degenen die overdag conducteur of machinist zijn. Het belangrijkste vind ik echter dat de werkgever zorg draagt voor zijn eigen werknemers. Hij moet ervoor zorgen dat er in zijn bedrijf een cultuur is waarin de veiligheid wordt geborgd, dat uitvoering van de arboregels wordt geborgd en dat steeds weer in gesprek wordt gegaan over de wijze waarop dat volgens de werkgever en volgens de werknemers moet worden ingevuld. Natuurlijk spelen ook de vakbonden daarin een rol. Als mij dus wordt gevraagd of ik oog heb voor de werkdruk, dan zou ik bijna zeggen: als mens heb ik oog voor de werkdruk van iedereen, want in alle situaties kan het voorkomen. Ik acht het echter de dagelijkse verantwoordelijkheid van de werkgever, het afdelingshoofd en de hele organisatie maar ook van de werknemer zelf om met name daarmee bezig te zijn.
Ik kom op de toegankelijkheid van het treinvervoer. Ik heb ...

De **voorzitter**: Sorry, Staatssecretaris, ik moet u even onderbreken. De heer Bashir moest even nadenken voordat hij zijn vraag wilde gaan stellen, zo zag ik. Gaat uw gang, mijnheer Bashir.

De heer **Bashir** (SP): Ik luister altijd eerst naar het antwoord van de Staatssecretaris voordat ik een aanvullende vraag stel.

De **voorzitter**: We bedoelen beiden hetzelfde.

De heer **Bashir** (SP): Juist. Het valt ons op dat er regelmatig klachten binnenkomen van machinisten en conducteurs die tussen twee diensten te weinig tijd hebben om bijvoorbeeld even naar het toilet te kunnen gaan. Vindt de Staatssecretaris, net als de SP-fractie, dat medewerkers tussen twee diensten altijd voldoende tijd moeten hebben om sanitaire voorzieningen af te lopen, om het zo te zeggen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik krijg bijna de indruk dat mij nu wordt gevraagd of ik vind dat een medewerker naar het toilet moet als hij naar het toilet moet. Welk antwoord moet ik daar nu op geven? Als dat soort signalen binnenkomen, zou de vraag van de heer Bashir een andere moeten zijn. Blijkbaar is er werkdruk, blijkbaar is het door de planning voor een medewerker ingewikkeld om een aantal dingen te doen die hij op een dag wel of niet moet doen. Op dat moment zijn een leidinggevende, een werkoverleg of desnoods een ondernemingsraad allemaal partijen in de omgeving van de werknemer waaraan hij dat signaal meteen kan afgeven. Daar hoort het ook thuis, want daar kunnen ze er daadwerkelijk wel of niet iets aan doen. Daar wil ik het dan ook laten. De spoororganisaties hebben ondernemingsraden en zij moeten de wet- en regelgeving in acht nemen. Ik ga ervan uit dat werknemers daar hun problemen kunnen uiten.

De heer **Bashir** (SP): Deze discussie lijkt heel simpel en kinderachtig, maar dit is wel de realiteit. Anders zou ik deze vraag ook niet stellen. Als je zegt dat de reiziger op één, twee en drie staat, zou het kunnen dat je geen oog meer hebt voor de medewerkers, die ook heel belangrijk zijn in het openbaar vervoer, die het werk mogelijk maken. Kan de Staatssecretaris voortaan, als zij met NS of andere spoorbeheerders, zoals ProRail, en andere betrokkenen in gesprek gaat, ervoor zorgen dat ook aandacht wordt geschonken aan dit soort aspecten? Ik noem het voorbeeld dat medewerkers, als zij van de ene trein naar de andere moeten gaan, genoeg tijd krijgen om dat te halen. Het kan namelijk ook gebeuren dat een trein wat later komt. Als je dan nog moet lopen naar de volgende trein, wordt het lastig. We vergeten dit soort dingen weleens, maar ook dit zijn belangrijke zaken, ook hieraan moet aandacht worden besteed.

Staatssecretaris **Mansveld**: Dit soort onderwerpen komen ook aan de orde in het reguliere overleg. Toevallig heb ik deze week nog gebeld met de vraag wanneer ik weer met de bonden spreek. Ik vind het namelijk wel interessant om in mijn planning helder te hebben wanneer ik weer spreek met partijen in de spoorsector, zoals de bonden. Dan heb je het ook over dat soort punten. Het antwoord op de vraag is dus: ja.

De **voorzitter**: Gaat u door, Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik kom op de toegankelijkheid van het treinvervoer. Toen de heer Bashir begon over de lift, dacht ik: dit heb ik volgens mij drie weken geleden helemaal met de heer Bashir doorgeakkerd. Ik was in de veronderstelling dat ik eerder had gemeld dat de assistentie op de stations steeds wordt geëvalueerd, dat steeds wordt bekeken of die er op meer of op minder stations moet zijn en of er steeds voldoende bediening is. Dat doet de NS. Ik weet dat per 1 januari a.s. de assistentie wordt uitgebreid, dat die er op acht stations extra komt. Steeds opnieuw wordt daarnaar gekeken. Dat vind ik ook heel belangrijk. Ik weet

dat de Nederlandse Spoorwegen daar druk mee zijn. Dat is wat ik kan zeggen over de assistentie op de stations.
Volgens mij heb ik aan de heer Bashir een toezegging gedaan over liften in de treinen. In de volgende voortgangsrapportage kan ik de Kamer daarover informeren. Net zoals bij de heer Bashir heeft het ook bij mij de aandacht. Sterker nog, ik wist niet dat ik zo veel van liften in treinen kon afweten. Dat zeg ik niet om er een grap over te maken, want ik vind het ook echt belangrijk. Het is bij mij dus heel druk op één, twee en drie.

De **voorzitter**: De heer Bashir wil interrumperen, maar ik wijs hem erop dat hij geen interrupties meer heeft. De vraag die u wilt stellen, mijnheer Bashir, moet u in tweede termijn stellen. Het is een harde wereld, soms.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik kom op de reistijdverbetering richting Noord-Nederland. De heer De Rouwe gaf al aan dat er overleg over is. Dat is zo. Met Arriva, de Nederlandse Spoorwegen, ProRail en de noordelijke provincies bekijken we of zaken bij elkaar kunnen komen. De Kamer weet dat daarbij ook de investering in Zwolle-Herfte een rol speelt. Als je bij elkaar aan tafel zit, kan er door iets te veranderen zomaar minuten winst mogelijk blijken te zijn. Dan is zo'n overleg al heel veel winst. De gesprekken daarover lopen nog. Ik zal de Kamer erover berichten zodra ik er meer van weet. Ik weet niet of we ook «verzamelbrieven spoor» hebben, maar ik zal ervoor zorgen dat de Kamer op de hoogte blijft van de uitkomsten, zodat ze er overzicht over houdt. We bekijken dan of we op dat punt winst kunnen bereiken, maar ik heb ook al uitgelegd dat de afstand nu eenmaal blijft zoals die is; die wordt fysiek niet korter. Wellicht kan de heer De Rouwe daaraan zelf in de toekomst nog iets doen.
Gevraagd is of er nog chloortransporten plaatsvinden. Er zijn in Nederland geen structurele chloortransporten meer over het spoor. Eén keer per twee jaar is er nog een aantal incidentele transporten.
Mevrouw Van Tongeren heeft ook gevraagd naar verkorting van de reistijd naar regio's. Daarop heb ik net al een antwoord gegeven aan de heer De Rouwe. Het voordeel van de ov-spoortafels is dat precies daar een aantal zaken kan worden besproken tussen partijen die in het verleden niet automatisch structureel bij elkaar zaten. Daarin zie ik winst. Ik blijf de Kamer inlichten over de resultaten.
Over het winterweerprogramma hebben mevrouw De Boer, de heer Hoogland en de heer Bashir vragen gesteld. In de afgelopen winter hebben we natuurlijk weinig kans gehad om het in uitvoering te zien. Wel is men doorgegaan met het nemen van maatregelen, zoals anti-icing installaties voor wissels en verlenging van perrons. Het klopt dat in de afgelopen winter de effecten van de maatregelen nauwelijks konden worden getest. Je kunt zeggen dat dat jammer is, maar aan de andere kant: er zijn in de afgelopen winter weinig problemen op het spoor geweest. We zullen zien hoe het deze winter loopt. Een van de weinige dingen waarop we geen invloed hebben, is het weer. Het heeft er bijvoorbeeld toe geleid dat de alerteringscriteria niet verder konden worden aangescherpt omdat er geen oefenmogelijkheid was. We willen namelijk eerst de effecten van een aantal aanscherpingen zien. ProRail en de NS hebben niet stilgezeten: op zestien locaties zijn verbeteringen aan wissels doorgevoerd, het percentage materieel dat inmiddels met anti-icing kan worden behandeld, is 10% tot 15% hoger en de onderzoeken naar de mogelijkheden van verlenging van perrons en het inzetten van een aangepaste dienstregeling gedurende één dagdeel zijn uitgevoerd. Het is belangrijk dat de eerder opgebouwde routine van de NS en ProRail wordt gehandhaafd en dat we niet verslappen door een relatief warme winter. Er wordt weer een uitgebreid instructieprogramma uitgevoerd en de ketenoefeningen worden herhaald. Op die manier houden de NS en ProRail de eigen organisatie geïnstrueerd, geoefend en alert. We zullen het de aankomende maanden dus afwachten.

Mevrouw Van Tongeren vroeg naar gedifferentieerd rijden, met een lagere snelheid. Al eerder heb ik gezegd dat ik begrip heb voor de zorgen van bewoners. Er moet gekeken worden naar allerlei soorten maatregelen. Het is echter nog te vroeg voor het beperken van de maximale rijsnelheid. Binnenkort start een pilot rond Den Bosch waarbij het effect van langzaam rijden wordt gemeten. Het is namelijk wel belangrijk om te bekijken wat het effect is als je een maatregel inzet. Na beoordeling van de resultaten van de proef kan ik overwegen of de proef zodanig effectief en doelmatig is dat ik hem ook elders kan inzetten. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de IJssellijn en de Brabantroute tijdens omleidingen. Het blijft echter een soort van balanceren: hoeveel knoppen heb je en welke is het effectiefste? Over het algemeen leidt alles doen niet altijd tot het beste resultaat.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik begrijp de goede wil van de Staatssecretaris en ook het belang van een goede balans, maar je zult maar in Enschede, in Twente wonen en de kopjes rammelen je van de kast af. Dan wil je na jaren toch iets anders horen dan «We gaan een pilot doen en we gaan ernaar kijken». Klopt het dat we in Twente op meerdere plekken boven de wettelijke normen zitten? Of zit het allemaal keurig binnen de wettelijke grenzen en komt er voor deze bewoners eigenlijk helemaal geen verder soelaas?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb regelmatig gesproken met mensen die, inderdaad, zeggen: mijn kopjes staan op de tafel te trillen. Uiteindelijk is het echter heel belangrijk dat we steeds opnieuw objectiveren wat er aan de hand is en of de maatregel die we nemen daadwerkelijk effectief, doelmatig en doeltreffend is. Je kunt automatisch zeggen: tegen dat geluid zetten we langs de 7.000 kilometer spoor een geluidswal neer. Dat is echter ook niet het effectiefste. De vraag is of het uiteindelijk te objectiveren is, of het zodanig in kaart kan worden gebracht dat je weet dat de maatregel die je neemt, ook daadwerkelijk past bij het probleem dat zich voordoet. Of dat in Twente anders is dan elders, weet ik niet. We hebben nog geen wettelijke normen voor trillingen. Voor geluid hebben we die wel. Daarvoor hebben we Swung. In dat kader wordt gemeten.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Misschien komt de Staatssecretaris er nog aan toe, maar Swung geeft een mate van ruimte: je mag tijdelijk naar boven afwijken. Hoelang is «tijdelijk»? Met betrekking tot bijvoorbeeld Twente, maar ook met betrekking tot Brabant en Limburg, vraag ik hoe vaak het geluid zit in de extra marge van Swung en in hoeveel van de tijd het geluid stevig binnen de bestaande wettelijke normen zit.

Staatssecretaris **Mansveld**: Als ik voor de tweede termijn even de tijd krijg, dan bekijk ik even of ik de locaties en de vraag aan elkaar kan koppelen. U vraagt namelijk naar een aantal specifieke locaties. Ik bekijk of die informatie – woeps! – er is.

De **voorzitter**: U komt erop terug in tweede termijn. De Staatssecretaris is klaar met de beantwoording van de vragen in haar eerste termijn. We kunnen nu over naar de tweede termijn. Ik stel twee minuten spreektijd en één interruptie per spreker voor. Ik begin weer met de heer De Rouwe, die spreekt namens het CDA. Daaraan is niets veranderd.

De heer **De Rouwe** (CDA): Zo is het. We zijn ook niet los verkrijgbaar. Voorzitter. Ik dank de Staatssecretaris voor de beantwoording en voor her en der een aantal duidelijke toezeggingen. Ik ben met name zeer dankbaar voor de toezegging over de boog bij Meteren, waarover ook andere fracties vragen hadden. Ze heeft toegezegd om te bekijken of we daar nog iets mee kunnen. Dat komt dus nog terug.

Ik kom nog even terug op de investeringscommissie. Hier wordt gemeld dat die onafhankelijk is, maar ik hoorde de Staatssecretaris in de beantwoording volgens mij, bewust of onbewust, «ProRail» en «NS» in de mond nemen. De Staatssecretaris zegt nu: nee. Laat ik daar niet op reageren. Dat mag ook niet. Het punt is dat veel meer partijen dan alleen NS en ProRail hierin betrokken zijn. We kijken dus uit naar de invulling. Ik blijf eerlijk en hardop zeggen: ik vraag me nog steeds af wat de meerwaarde van deze commissie is. Bij wegen doen we het niet en bij vaarwegen doen we het ook niet. Maar misschien is het wel een goed idee. Ik weet het niet. Laten we het gewoon maar zien.
Ik wil het nog even hebben over de gebruikerskosten. Ja, die gaan omhoog met 50 miljoen. Daar gaan we ook niet aan tornen. Het CDA heeft daar zelf mee ingestemd. Komt er nog een discussie over differentiatie – bijvoorbeeld: zware treinen moeten meer betalen – of wordt het gewoon een kale verdeling over alles en iedereen? Ongetwijfeld valt voor alles iets te zeggen, maar toch krijg ik hierop graag nog een reactie.
Ik kom op het innen van die gebruikerskosten. Het risico zal niet bij ProRail liggen. Als om welke reden dan ook het geld niet wordt opgehaald, zou het niet eerlijk zijn – laat ik gewoon maar die woorden gebruiken – om de rekening bij ProRail neer te leggen. Ik zag in de memorie van toelichting dat ten aanzien van dit besluit een aantal partijen is gevraagd om een reactie te geven, bijvoorbeeld de ACM en ProRail. Daarin stond de cryptische zin dat ProRail problemen ziet bij de uitvoering van deze maatregel. Kan de Staatssecretaris nog even duiden wat daarmee precies wordt bedoeld?
Ik kom op mijn laatste vraag. Er liggen wat voorstellen van mij – mevrouw De Boer heeft het hier aangekaart – over een bedrijventerrein met nu nog eigen spoor. Moet dit in eigen beheer worden gehouden? Wat is de consequentie als de eigenaren dat niet in eigen beheer overnemen? Wie wordt dan verantwoordelijk voor dat gedeelte van het spoor? En hoe zit het met de verantwoordelijkheid van het bedrijf zelf dat een spoor in beheer heeft als er bijvoorbeeld een ongeluk gebeurt of als een derde daarop gaat rijden?

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Ik heb nog een aantal aanvullende vragen naar aanleiding van de termijn van de Staatssecretaris. Ik dank haar voor een aantal antwoorden. In reactie daarop zeg ik nog het volgende. Er was volgens mij even sprake van spraakverwarring. Toen ik het had over Schiphol, had ik het over de bereikbaarheid van station Schiphol en niet over de aspecten waarover de Staatssecretaris het had. Graag krijg ik dus nog een toelichting daarop. Het ging daarom. Er is een onderzoek gedaan naar de Schipholtunnel. Dat is al gedaan. In de brief die wij kregen, staat eigenlijk: we gaan plannen maken en we gaan het aanpakken. Ik dacht echter dat er naar aanleiding van het onderzoek best al wel iets had kunnen gebeuren. Hoe zit dat? Lees ik dat nu goed of niet goed? Er wordt gesproken over maatregelen die genomen worden, maar vervolgens wordt dat niet heel concreet. Het ging dus om de bereikbaarheid van het station. Dat is één.
Twee: ik dank de Staatssecretaris dat ze in gesprek gaat over het eigendom. Dat lijkt me een goede zaak. We horen graag wanneer daar uitsluitsel over komt. Hoelang gaat dat ongeveer duren? Kan de Staatssecretaris daar iets over zeggen? Een termijn is in dit kader namelijk wel handig.
In hoeverre speelt de hsl-problematiek rond geluid en zettingen breder door heel Nederland? De Staatssecretaris heeft aangegeven dat er wat betreft geluid voor 2015 uitsluitsel zal komen. Voor zettingen is echter geen termijn genoemd. Komt daar ook een termijn voor? Geldt ook daarvoor 2015? En geldt dat dan ook weer breder dan alleen voor de hsl, of niet? Er is namelijk een herijking bezig, evenals een onderzoek naar

geluids- en trillingsproblematiek. Kan de Staatssecretaris daarover in een bredere context nog iets zeggen?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Ik kwam in eerste termijn onvoldoende toe aan die bedrijfsspooraansluiting. We komen daar inderdaad aan het einde van dit jaar of begin volgend jaar op terug. Wat mij triggert, is dit: hoe gaan we met wegen om? Voor sporen op eigen terrein, bij de bedrijven zelf, geldt dat het logisch zou zijn als die bedrijven dat spoor in onderhoud geven bij ProRail, dat daartoe de geëigende partij is. Het lijkt me logisch dat het onderhoud van de sporen tot aan het bedrijventerrein ook bij ProRail komt te liggen. Bij wegen is dat net zo: daar zit het bij Rijkswaterstaat of bij de gemeente. Dat zou een richting van denken kunnen zijn. Maar we komen er nog op terug.
Ik kom nog even terug op een paar dingen. Het goederenvervoer wordt inderdaad gefaciliteerd. We moeten bekijken hoe we de industrie in Nederland maximaal kunnen faciliteren als het gaat om vervoer van de ene plek naar de andere plek. Ik heb voldoende gehoord dat de Staatssecretaris dit ook gaat doen. Misschien krijgen die treinen zelfs ook wel voorrang op andere treinen.
Ik kom op de overlast door het goederenvervoer. Ik heb onvoldoende teruggehoord, en volgens mij worstelen we daar allemaal een beetje mee, wat er nog aan maatregelen nodig is om ervoor te zorgen dat de leefomgeving en de mensen langs het spoor daarvan zo weinig mogelijk overlast ondervinden. Ik zeg «zo weinig mogelijk», want overlast zal er sowieso zijn. De goederentreinen zorgen voor overlast: voor de vervoerders,voor de verladers en voor de mensen langs het spoor. Hoe kunnen we dat meetbaar maken? Kunnen we een overzicht krijgen van de knelpunten die er zijn? Wat kost dat dan? Hebben we daarvoor genoeg geld beschikbaar gesteld? Ik heb nu geen idee. De klachten die ik ter plekke hoor, zijn niet onterecht. Men ondervindt een aantal jaren lang overlast. Kunnen we daarop terugkomen? Kunnen we begin volgend jaar de afspraak maken dat de stuurgroep in samenwerking met de Staatssecretaris en omwonenden gaat bekijken wat we kunnen betekenen voor de mensen die langs het spoor wonen? Het is mij niet duidelijk. Dus kunnen we daar volgend jaar een terugkoppeling over krijgen? Dat is een concrete vraag. Dan hoeven we, volgens mij, ook geen motie in te dienen. Ik denk dat iedereen eigenlijk wel hetzelfde wil.
Dan ...

De **voorzitter**: Tot slot, mevrouw De Boer.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Over het laten vervallen van goederenemplacementen kan ik me geen antwoord van de Staatssecretaris herinneren. Misschien heeft ze daarover al wel een antwoord gegeven. Dan moet ik dat in het verslag nalezen. Het betreft de mogelijkheid van het creëren van extra tijdelijke op- en overslag van goederen langs het spoor en de aanpassing van milieuwetgeving of -vergunningen. Hebben we het daarover gehad? Of ligt het aan mij? Heb ik dat misschien gemist?

De **voorzitter**: Ik kan me herinneren dat u het erover hebt gehad.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Mag ik nog één zin toevoegen? De hartenkreet van mijn buurman gaat mij ook aan het hart. Kunnen we inderdaad niet bekijken of we één proef kunnen doen met de gehandicaptenlift die voor de trein ontworpen is? Ik vind het onzin om daarover een motie in te dienen. Dat moeten we toch met zijn allen kunnen doen?

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik dank mijn buurvrouw van de VVD-fractie. Hierin hebben we elkaar gevonden. We hebben samen ook diverse keren gesprekken gevoerd met de belangenorganisatie die

hierover gaat, en overigens ook met de NS. We zouden het fijn vinden om een keer ter plekke te bekijken wat nu het probleem is. We hadden een motie ingediend. Die hebben we aangehouden. Ons voorstel is om bij wijze van proef één lift in te bouwen. Dan bekijken we of het kan of niet kan en weten we waar we aan toe zijn. Dan is daarmee deze discussie netjes afgesloten. Ik verzoek de Staatssecretaris om in reactie op hetgeen waarom hier is verzocht en op wat in de motie stond, een brief te schrijven aan de Kamer waarin ze aangeeft hoe ze het concreet gaat doen met het inbouwen van de lift, wanneer dat gebeurt en wat we daarover kunnen verwachten.
Ik kom op het personeel. We hebben de discussie daarover gehad. De Staatssecretaris zegt daar zeker aandacht aan te willen besteden. Daar ben ik heel blij mee. Mijn vraag is dan wel: hoe gaat het personeel van de NS dat merken? Het gaat overigens niet alleen om het personeel van de NS, maar ook om het personeel van andere vervoerders. Die mensen moeten we niet vergeten. Er zijn ook heel veel hardwerkende mensen bij andere vervoerders die af en toe met hetzelfde probleem te maken hebben. Het kan niet altijd komen door een te strakke planning, al is die er ook. Het kan bijvoorbeeld ook komen doordat er af en toe een vertraging is. Daarmee wordt onvoldoende rekening gehouden. Je kunt ook een aantal personen achter de hand hebben die op dat soort moment willen invallen. Nu krijgen we heel trieste berichten over hoe het soms weleens loopt wat betreft het overstappen van de ene trein op de andere trein.
Ik kom tot slot op de bereikbaarheid van Schiphol. Dank voor de toezegging om met een concrete brief te komen. Overigens onderschrijf ik de woorden van de heer Hoogland hierover: het gaat ons niet zozeer om de vliegtuigen of snoepautomaten, maar echt om de bereikbaarheid van treinstation Schiphol. Daarover hebben we ook al diverse keren discussies gevoerd, ook over de tunnel. We willen gewoon op papier hebben wat het probleem is, hoe dat wordt opgelost en wanneer dat wordt opgelost. Dan kunnen we de Staatssecretaris daarop aanspreken.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. In mijn inbreng heb ik wat gezegd over de chloortrein. Ik krijg, bijvoorbeeld via een brief, van de Staatssecretaris een stand van zaken. In mijn herinnering – ik sprak er in de schorsing even over en toen werd dat bevestigd, maar de Staatssecretaris kan dat fatsoenlijk op papier zetten – is er rijksgeld gebruikt om ervoor te zorgen dat bijvoorbeeld AkzoNobel ter plekke chloor kan maken en dat dat niet meer hoeft te worden vervoerd. Er wordt zelfs op de publieke tribune geknikt. Wettelijk kan er nog wel een ontheffing worden gegeven. Gebeurt dat? Hoe vaak gebeurt dat? Klopt dit? Als we er flink wat rijksgeld in hebben gestoken om het chloor ter plekke te produceren, zouden we dat toch niet meer over het spoor door drukke bevolkingskernen moeten vervoeren? Dat is het eerste.
Het tweede is misschien het makkelijkste op te lossen door in de brief die toch al komt, aan te geven op hoeveel plekken het gebeurt. Met die zeven à acht jaar durende omleiding zitten we toch in dat reservestukje van de Swung. Ik begrijp waarom die wet de mogelijkheid biedt om zo nu en dan aan de bovenkant te zitten, maar ik wil er graag inzicht in hebben of dat echt incidenteel, een enkele keer, is of dat het schering en inslag is. Incidenteel zeven jaar lang elke dag, dat is niet echt incidenteel.
Mijn fractie worstelt met het punt van de bedrijven met een spooraansluiting. De andere woordvoerders hadden het er ook over. Aan de ene kant wil je het goederenvervoer over het spoor enorm aanmoedigen. Aan de andere kant wil je bedrijven ook niet op onterechte wijze met belastinggeld voorzien van een bepaalde manier van vervoer, want daar moeten ze zelf voor zorgen. Hoe kijkt de Staatssecretaris daartegen aan? Wat is de problematiek? Andere woordvoerders hebben er ook vragen over gesteld. Hoe zit het met de bedrijven met een spooraansluiting? Wat is daarvoor op dit moment de oplossing van de regering?

De **voorzitter**: Ik neem aan dat de Staatssecretaris meteen door kan naar haar termijn. Nee, dat is niet helemaal het geval. Dan schors ik de vergadering een paar minuten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**: We gaan door naar de beantwoording door de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu in tweede termijn. Met de woordvoerders spreek ik af dat zij één interruptie krijgen. Dat moet kunnen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. De heer Hoogland heeft nog gevraagd in hoeverre geluid en zettingen ook breder dan alleen bij de HSL-Zuid spelen en wanneer er duidelijkheid is over de zettingen. De risicoreservering voor de hsl maakt deel uit van het project HSL-Zuid. Het is dus niet zomaar door te vertalen naar andere projecten en spoorlijnen. Dat is vooral zo omdat de HSL-Zuid een nieuwe spoorlijn was en niet een uitbreiding van een al bestaande spoorlijn. Het werken met risicomanagement is wel gebruikelijk bij alle projecten in het MIRT, dus ook bij spoorprojecten. Op een nadere duiding van de zettingen kom ik bij de volgende voortgangsrapportage terug.
De heer De Rouwe heeft gevraagd hoe ik sta tegenover het feit dat ProRail heeft aangegeven moeite te hebben met de uitvoering van het besluit. ProRail heeft aangegeven mogelijkheden te zien om de uitvoerbaarheid van het besluit te verbeteren door vereenvoudiging van procedures en registraties bij vaststelling van de hsl-heffing. Doorvoering van deze vereenvoudiging vereist verder onderzoek. Daardoor is de voorgestelde vereenvoudiging nog niet in het besluit voor 2015 opgenomen. ProRail, de NS en mijn ministerie gaan in overleg en streven naar verzilvering van de voorgestelde verbeteringen vanaf 2016.
De heer Hoogland heeft een vraag gesteld over extra treinen in Oost-Nederland. In eerste termijn heb ik gezegd dat ik deze vraag in tweede termijn zou beantwoorden. Er komen geen extra treinen in het kader van het PHS. Er is ook geen extra pad nodig. Wel zullen er door werkzaamheden aan het derde spoor omleidingen zijn, waardoor er extra treinen komen, helaas ook in de nacht. Deze omleidingen zullen ook in Oost-Nederland plaatsvinden. Het grootste gedeelte zal echter via de Betuweroute als dedicated spoor gaan. Dat is het uitgangspunt.
De heer De Rouwe vroeg naar differentiatie in de gebruiksvergoeding. Het is op dit moment ingedeeld in gewichtsklassen, waarbij voor lichtere treinen de gebruiksvergoeding al lager is. Dat geldt ook voor de categorisering van treinstations: hoe kleiner en hoe minder voorzieningen, hoe lager de gebruiksvergoeding. Daarnaast worden dieseltreinen niet aangeslagen voor elektriciteit. De differentiatie zit dus al in het huidige systeem.
Ik kom op de spooraansluitingen. Ik heb een paar keer aangegeven dat ik daar op korte termijn op terugkom. Ik heb het ook geagendeerd, omdat ik het belangrijk vind om te weten hoe het zit met het eigendom en met beheer en onderhoud. Het moet in optimale staat zijn als er gebruik van wordt gemaakt, want daarbij speelt een groot belang: de veiligheid op die sporen. Daarover ben ik in gesprek. De NS heeft een aantal spooraansluitingen verkocht aan bedrijven. Het is bij de splitsing in 1995, van de NS en ProRail, zo gekomen met die spooraansluitingen. Ik vind het belangrijk dat er op dat punt wat meer eenduidigheid komt, in ieder geval duidelijkheid en eenduidigheid over hoe we omgaan met onderhoud en eigendom maar ook met wat daarop rijdt. Daarom ben ik in gesprek met een aantal partijen. Ik kan nog niet vooruitlopen op de conclusies, simpelweg omdat we ernaar aan het kijken zijn. Eigenlijk zijn alle oplossingen wat mij betreft nu bespreekbaar, ook de optie om alles naar één beheerder te laten gaan. Of dat nu ProRail of een derde is, dat valt allemaal nog te bezien. Ik zit midden in die gesprekken. Wellicht worden ook de woordvoerders door

partijen die erbij zitten, hierbij betrokken of erover geïnformeerd. Ik vind het belangrijk dat we het in één keer proberen goed te doen, na alle besluiten die er in het verleden over zijn genomen. Maar ja, dan stap ik op een rijdende trein – ik gebruik maar even een figure of speech – en dan moet ik even bekijken wat wel en niet kan met alle partijen. Ik bericht de Kamer daarover.
Mevrouw De Boer en mevrouw Van Tongeren hebben gevraagd om de Tweede Kamer te informeren over maatregelen in de omgeving. Ja. Ik heb het al aangegeven in de brief, maar ik zal de Kamer daarover in de volgende voortgangsrapportage over de Betuweroute informeren. Ik wil die brief gebruiken om alle maatregelen en punten aan te geven.
Wat betreft tijdelijke overschrijdingen en Swung zeg ik het volgende. Nogmaals: de grenzen worden gehandhaafd. Het gaat inderdaad om een gemiddelde. Mevrouw Van Tongeren geeft dat ook aan. Burgers hebben dan soms te maken met een piek. Op haar specifieke vraag over locaties zal ik terugkomen in de MIRT-brief. Ik kan veel en ik heb veel in mijn hoofd, maar ik zou me zorgen over mezelf maken als ik het van al die specifieke locaties wist. Ik zal in de MIRT-brief ook aangeven waar incidenteel wordt afgeweken, zodat de Kamer dat in kaart heeft. Ik zal de Kamer alle informatie die ik daarover heb, geven.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik doe het als tweetrapsraket. Het eerste betreft het bedrijfsspoor. Het is prima dat de gesprekken over het bedrijfsspoor gaande zijn. Ik heb een richting van denken meegegeven. Ik wil de onderhandelingen ook niet frustreren of doorkruisen door voorstellen te doen, maar het lijkt me toch niet onlogisch dat bedrijfsspoor zich op het terrein van het bedrijf bevindt en dat er daarbuiten enige verantwoordelijkheid is voor ProRail of in ieder geval de overheid, net zoals bij de wegen. Het tweede betreft de maatregelen. Ik ben blij, echt heel blij, dat de Staatssecretaris daarop terugkomt. Ik denk dat de omwonenden dat ook zijn. Wanneer gaat dat gebeuren? Kijken we dan naar maatregelen die al genomen hadden moeten worden? Kijken we dan ook naar de bijbehorende budgetten? Kijken we ook naar tijdelijke maatregelen? Het gaat erom de overlast voor de omwonenden in Gelderland, Overijssel en Brabant zo veel mogelijk te beperken. Die maatregelen moeten echt concreet zijn en in overleg met betrokken gemeenten, bewoners enzovoorts tot stand komen. Draagvlak is namelijk ontzettend belangrijk bij dit soort trajecten, getuige ook de Alderstafel.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik kom daar zo snel mogelijk op terug. Ik ga ervan uit dat dat begin 2015, in de weken na het reces, lukt. Ik moet wel even iets zeggen over de budgetten. De Kamer weet dat ik nogal erg hang in de herijking. Zoals de Kamer bij de begrotingsbehandeling heeft meegekregen, is er nog een vrij budget voor investeringen ter grootte van 992 miljoen tot 2028. Een deel van dat geld zal echter aan risico's vervallen, zoals ik de Kamer ook al heb meegegeven. Meer zal het dus in ieder geval niet worden. Het is wel belangrijk dat we bij de herijking bekijken wat we nog over hebben, hoe het zit met het PHS, met ERTMS en met de programma's. Ik wil graag en zal afspraken die juridisch vastliggen, honoreren maar ik vind dat ik ook bestuurlijke afspraken moet honoreren. Een aantal van die bestuurlijke afspraken, zoals die over de Maaslijn, zijn mede dankzij de Kamer tot stand gekomen. Ik wil dus alles naast elkaar zetten en dan zien wat er onder de streep overblijft voor investeringen. En ja, dan kan het weleens zijn dat we een best spannend gesprek hebben. Wat doe je dan aan investeringen en wat aan maatregelen? En welke budgetten zijn er? We moeten dus wel overal naar kijken, maar het onderwerp «maatregelen en bijbehorende budgetten» is ingewikkeld. Alles moet wat mij betreft namelijk passen in de herijking. Dat gesprek gaan we samen aan, maar dan wel op basis van zo breed mogelijke en zo gedetailleerd mogelijke informatie. Het gaat dan namelijk

gewoon over een aanwijsbare spoorlijn, een serie overgangen en dergelijke.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Zeer zeker. Er is een herijking. Ik ben mijn bijdrage in eerste termijn daar ook mee begonnen. Het PHS, het goederenvervoer en deze lijnen vallen onder die herijking. We moeten inderdaad heel goed bekijken hoe we de beschikbare budgetten kunnen uitgeven. Dat laat onverlet dat er misschien achterstallig onderhoud is. Dat wordt een heel lastige afweging. Dat ben ik helemaal met de Staatssecretaris eens. We moeten het echter wel concretiseren en zo draagvlak creëren voor het goederenvervoer. Dat kunnen we alleen door met de omwonenden in gesprek te gaan om te bekijken welke maatregelen we kunnen nemen. Ik ben dus blij dat de Staatssecretaris daartoe genegen is, maar ik hoor ook heel goed de waarschuwing die zij erbij afgeeft: de budgetten zijn beperkt. Dat is zo. Maar goed, ze passen binnen de herijking.

Staatssecretaris **Mansveld**: We zullen die afweging maken. Het voordeel is wel dat we, op het moment dat er geen middelen zijn, heel duidelijk in kaart hebben waar we nee tegen zeggen en dat we, op het moment dat er wél middelen zijn, ons huiswerk volledig voor elkaar hebben. Dat zeg ik er ten positieve bij.
Ik kom op de lift in de trein. Ik heb gezegd dat ik met de NS zal bekijken of er een pilot zonder assistentie is toegestaan. Ik wil met alle plezier één lift in een trein doen, maar dan hebben we één lift in één trein en dan is het ook nog de vraag of het binnen de kaders past. Ik heb gezegd dat ik daar heel ver in wil gaan. Ik wil dat het nu in één keer goed uitgezocht wordt. Dat ben ik helemaal met de heer Bashir eens. Ik wil er wel één ding bij zeggen. De heer Bashir zei: dan is het ook voor eens en voor altijd klaar. Dan is mijn antwoord: nee, want het kan ook níet lukken. Ik ga ervan uit dat het wel lukt, gelet op wat er aan innovatie is binnen alle delen van mijn portefeuille. Je moet elke keer opnieuw weer de uitdaging aangaan om te bekijken of innovatie mogelijk is. Wat deze lift betreft: ik kom er bij de Kamer op terug. Met één test heb ik helemaal geen probleem, maar het móet binnen de wetgeving en de regels die er zijn. Een deel daarvan betreft niet Nederlandse maar Europese regels. Ik vind het overigens heel nobel dat er bedrijven zijn die die regels willen uitdagen om te laten zien dat het kan. Dat is dus mijn toezegging aan de Kamer. Ik stuur de Kamer een brief over de manier waarop dat zal worden vormgegeven.

De **voorzitter**: Mijnheer Bashir, u vraagt buiten de microfoon wanneer dat is, maar dat moet u via de voorzitter vragen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Bij een heleboel dingen zeg ik nu: begin volgend jaar. Daarmee bedoel ik eigenlijk dat er nog een kerstreces tussen zit. Dat zorgt ervoor dat we een soort hobbel hebben. Laat ik zeggen: februari, uiterlijk 1 maart. Dan hebben we het kerstreces ook zijn plek gegeven en kan iedereen weer bijkomen.
Ik kom op de chloortreinen. Op 20 oktober heb ik Kamervragen beantwoord over de chloortreinen in relatie tot de stakingen. In die beantwoording is ook informatie opgenomen over de chloortransporten. Ik zal de Kamer aanvullend informeren over de daadwerkelijke aantallen. Mevrouw Van Tongeren vraagt mij in detail naar wat ik niet voorhanden heb. Als er geen aantallen zijn, dan zal ik ook dat aan de Kamer laten weten.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Mijn tweede vraag was meer een vraag om een algemene bevestiging: klopt het dat was afgesproken dat chloor op de terreinen van de chemische industrie zou worden geproduceerd en dat dit destijds ook met overheidssteun is gerealiseerd, dus dat

met die oplossing wel degelijk is tegemoetgekomen aan de wens van het bedrijfsleven om in Nederland met chloor te kunnen werken? Ik kan me nog herinneren dat ik heb gevierd dat er geen chloortreinen meer door Nederland zouden rijden. Het is een tijdje geleden, maar dat heb ik nog wel bij volle bewustzijn meegemaakt.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik meen mij ook te herinneren dat er altijd ruimte is gebleven voor chloortreinen in het geval van calamiteiten en dat een van de mogelijke calamiteiten is dat op een bedrijf niet wordt geproduceerd door stakingen of anderszins. En zo kunnen er nog meer omstandigheden zijn. Ik zal het even helemaal voor de Kamer nagaan, keurig in detail, tot de aantallen aan toe. Daarover zal ik de Kamer informeren.
De heer Hoogland vroeg naar de bereikbaarheid van station Schiphol. Ik heb daarover gezegd wat ik heb gezegd. Specifiek op de vraag van de heer Hoogland kom ik terug in de MIRT-brief. Dan ben ik volledig. Dan heb ik ook de gelegenheid gehad om die vraag aan de Nederlandse Spoorwegen en ProRail te stellen.
Ik kom nog een keer bij de heer Bashir. Hij vroeg om aandacht voor zijn punt in de gesprekken en om de resultaten daarvan. Dat moet dan ook voor andere vervoerders gaan gelden. Dit soort onderwerpen, zo zeg ik tegen de heer Bashir, komen aan de orde in mijn gesprekken met vakbonden en werkgevers in brede zin. Ik ga er echter niet over. Ik vind het heel belangrijk dat mensen worden gehoord over werkgerelateerde vragen of problemen en dat die aan de orde komen in het overleg met hun werkgever en alle mogelijke instanties die daarbij betrokken kunnen worden. De heer Bashir had het ook over andere vervoerders en concessies. Ik spreek weleens andere vervoerders. Ik ben geen verlener van concessies voor andere reizigersvervoerders. Ik zeg het opnieuw: het is belangrijk dat iedere medewerker, ongeacht of hij werkt voor een spoorbedrijf of ander bedrijf of voor een overheid, bij zijn werkgever aandacht vraagt voor problemen op zijn werk, van welke aard die ook zijn. Als het heel ingewikkeld is, kan hij terecht bij vertrouwenspersonen, die in zijn algemeenheid aan die werkgevers zijn gekoppeld. Daar, in die omgeving, moet het plaatsvinden. In zijn algemeenheid praat ik al met bedrijven als de Nederlandse Spoorwegen en ProRail maar ook met vakbonden over hoe het in een sector of branche gaat.
Ik denk dat ik hiermee volledig ben geweest en alle vragen heb beantwoord. Als dat niet zo is, dan zou me dat verbazen, maar dan ga ik nog op zoek naar een antwoord.

De **voorzitter**: Dat begrijp ik, maar kijkend naar de woordvoerders concludeer ik dat dat wel degelijk het geval is. Misschien komt dat ook wel door een lijst van toezeggingen. Het zijn er negen. Ik lees ze graag voor.
– De Staatssecretaris informeert de Kamer voor het notaoverleg MIRT over de mogelijkheid om de aanleg van de spoorboog bij Meteren te vervroegen.
– De Staatssecretaris informeert de Kamer voor het notaoverleg MIRT concreter over de maatregelen die worden voorbereid in het kader van de bereikbaarheid van Schiphol per trein.
– De Staatssecretaris informeert de Kamer begin 2015 over het effect van de maatregelen die de NS heeft genomen om de uitval van treinen op de HSL-Zuid te beperken.
– De Staatssecretaris komt in de volgende voortgangsrapportage over de toegankelijkheid van het spoor, uiterlijk op 1 maart, terug op de eventuele proef met de inbouw van een lift in een trein.
– De Staatssecretaris informeert de Kamer nader over het eigendom van bedrijfsspooraansluitingen.
– De Staatssecretaris komt in de volgende voortgangsrapportage terug op de zettingen bij de HSL-Zuid.

– De Staatssecretaris informeert de Kamer in de volgende voortgangsbrief Betuweroute, begin 2015, over de knelpunten met betrekking tot overlast en de bijbehorende budgetten.
– De Staatssecretaris informeert de Kamer in de MIRT-brief over tijdelijke overschrijdingen van geluidsplafonds.
– De Staatssecretaris informeert de Kamer over hoe vaak er nog chloortreinen rijden in Nederland.

Dat waren de negen toezeggingen van de Staatssecretaris. Ik kijk nog even heel kritisch en ernstig naar de leden. Ik denk dat we het zo kunnen doen.
Ik dank de Staatssecretaris en haar staf voor hun aanwezigheid. Natuurlijk dank ik ook alle woordvoerders en de mensen op de publieke tribune.

Sluiting 16.33 uur.

Volledige agenda

1. *Algemeen*
2. *Voortgang uitwerking Lange Termijn Spooragenda*
   Kamerstuk 29 984-526 – Brief regering d.d. 09-07-2014
   Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
3. *Stand van zaken uitwerking LTSA en Landelijke OV en Spoortafel op 2 oktober 2014*
   Kamerstuk 29 984-535 – Brief regering d.d. 10-10-2014
   Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
4. *Besluiten Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)*
   Kamerstuk 32 404-74 – Brief regering d.d. 17-06-2014
   Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
5. *Aanbieding tiende voortgangsrapportage (VGR-10) inzake de voortgang van de spoorambities voor de korte en middellange termijn*
   Kamerstuk 32 404-76 – Brief regering d.d. 16-10-2014
   Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
6. *Goederenvervoer*
7. *Maatregelenpakket bouwperiode derde spoor Betuweroute*
   Kamerstuk 22 589-320 – Brief regering d.d. 14-10-2014
   Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
8. *Bedrijfsspooraansluitingen*
   Kamerstuk 29 984-565 – Brief regering d.d. 14-10-2014
   Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
9. *Belangrijkste ontwikkelingen in de spoorgoederencorridors Rotterdam – Genua en Rotterdam – Lyon*
   Kamerstuk 21 501-33-508 – Brief regering d.d. 13-10-2014
   Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
10. *HSL-Zuid*
11. *Aanbieding van het Ontwerp-Besluit HSL-heffing 2015*
    Kamerstuk 22 026-466 – Brief regering d.d. 17-10-2014
    Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
12. *Aanbieding Ontwerp-Besluit hoofdrailnet*
    Kamerstuk 29 984-568 – Brief regering d.d. 03-11-2014
    Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
13. *Aanbieding 35e Voortgangsrapportage HSL-Zuid en jaarlijkse rapportage van de Auditdienst Rijk*
    Kamerstuk 22 026-465 – Brief regering d.d. 13-10-2014
    Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
14. *Winterweer*
15. *Evaluatie winterweer op het spoor 2013/2014*
    Kamerstuk 29 984-525 – Brief regering d.d. 30-06-2014
    Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

16. *Voortgang maatregelen winterweerprogramma en voorbereiding winter 2014–2015*
    Kamerstuk 29 984-567 – Brief regering d.d. 29-10-2014
    Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
17. *Overig*
18. *Omgevingshinder door het spoor*
    Kamerstuk 29 984-531 – Brief regering d.d. 25-09-2014
    Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
19. *Internationale reisinformatie en vervoerbewijzen*
    Kamerstuk 33 546-15 – Brief regering d.d. 02-07-2014
    Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
20. *Verbeteraanpak bereikbaarheid Schiphol per OV*
    Kamerstuk 29 984-488 – Brief regering d.d. 02-06-2014
    Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
21. *Stand van zaken assistentieverlening op station Raalte en verkorting aanmeldtijd*
    Kamerstuk 25 847-126 – Brief regering d.d. 24-06-2014
    Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
22. *Uitkomst besluitvorming station BleiZo*
    Kamerstuk 29 984-492 – Brief regering d.d. 16-06-2014
    Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld